Trümmerbahnen
Vorbild und Modell

10
87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

1237 1987
750
JAHRE
BERLIN



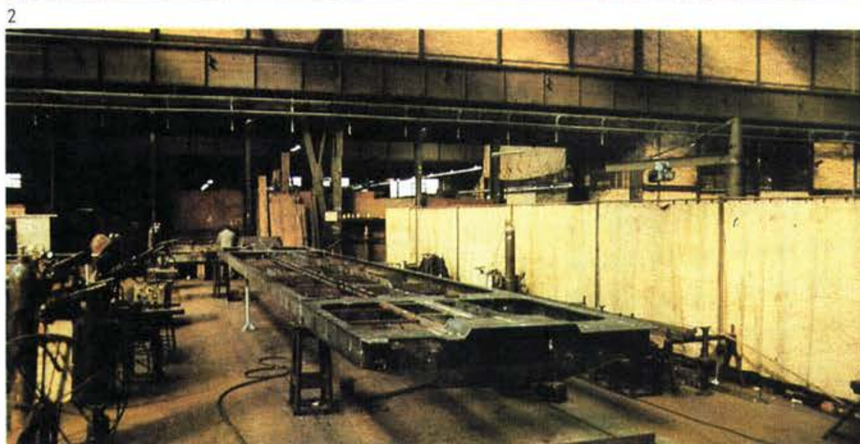




60 Jahre
Raw Schöneweide

1


Der wichtigste Partner der elektrisch betriebenen Berliner Nahverkehrsmittel S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn ist das Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide. Hier nämlich werden die Fahrzeuge in festen Zeitabständen auf Herz und Nieren untersucht und wieder flottgemacht. Dieses Werk, das am 15. Oktober 1927 seiner Bestimmung übergeben wurde, begeht also in diesen Tagen sein 60jähriges Bestehen. Ursprünglich nur für die Instandhaltung von S-Bahn-Wagen konzipiert, hat das Raw in den letzten Jahren auch Sonderproduktionen übernommen, wie die Fertigung des SKL Bauart Schöneweide, die Reparatur von VS-, VB- und Doppelstockwagen, den Neuaufbau von zwei- und dreiachsigen Rekowagen, aber auch die Aufarbeitung von Werklokomotiven.
Nachdem seit mehr als 10 Jahren zahlreiche S-Bahn-Wagen modernisiert und derzeit ältere Fahrzeuge in U-Bahnen des Typs E III-5 umgebaut werden, stehen auch neue Aufgaben bevor. Sie konzentrieren sich insbesondere auf die planmäßige Instandhaltung der neuen S-Bahn-Züge der Baureihe 270, über die im „me" noch zu berichten sein wird.
Dem Jubilar für die nächsten Jahre alles Gute!

2


3


4


1 Ein S-Bahn-Wagen der Baureihe 275 wird modernisiert: die abgewinkelte Stirnwand des ehemaligen Steuerwagens wird begradigt und somit dem Beiwagen angepaßt.

2 Derzeit ein wichtiger Produktionszweig: der Umbau von S- zu U-Bahn-Wagen des Typs E III-5 – hier ein Untergestell.

3 In der Prüfhalle werden die aufgearbeiteten Fahrzeuge auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft.

4 Vorbereitung zur Probefahrt auf dem S-Bahn-Streckennetz – hier mit dem Rangier-Triebwagen des Raw „Roman Chwalek".

Text und Fotos: H.-J. Hütter, Berlin

modell eisenbahner

inhalt

10/87

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbilder
Diese Ausgabe des „me" ist insbesondere dem 750jährigen Jubiläum von Berlin gewidmet. Einige typische Berlin-Motive des Schienenverkehrs unserer Tage zeigen deshalb auch unsere Titelbilder.
Oben: Ein S-Bahnzug der Baureihe 277 zwischen Alexanderplatz und Jannowitzbrücke am 2. Mai 1986 (Foto: B. Sprang, Berlin); unten (v.l.n.r.): Am 31. Mai erreichte in den Vormittagsstunden die erste Ellok den künftigen Berliner Hauptbahnhof mit einem Gepäckexpreßzug (Gex) aus Richtung Dresden (Foto: V. Emersleben, Berlin); mehr und mehr zu sehen: TATRA-Straßenbahnzüge auf den Straßen der Hauptstadt, wie hier in der Nähe des Bahnhofs Berlin-Lichtenberg am 24. April 1987 (Foto: V. Emersleben, Berlin). Neue Doppelstockeinzelwagen verkehren seit 1986 auf der Strecke Berlin – Potsdam – Brandenburg, die Aufnahme entstand im Juni vergangenen Jahres in Berlin-Karlshorst (Foto: I. Migura, Berlin).

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 2. 9. 1987
Geplante Auslieferung: 6. 10. 1987

Geplante Auslieferung des Heftes 11/87: 5. 11. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Ein Denkmal wird 50

Der historische Straßenbahn-Triebwagen 92 der Erfurter Straßenbahn feiert 1988 seinen 50. Geburtstag. Bei Recherchen zur Geschichte dieses Wagens trat ein überaus interessanter Lebenslauf zu Tage. So war der Triebwagen 92 vom 14. bis 19. November 1938 in Düsseldorf auf einer Wagenschau zu sehen (wie auch der Tw 801 und der Bw 1177 aus Dresden). Daneben wurden mit dem Tw 93 des gleichen Bauloses Probefahrten durchgeführt, in deren Ergebnis der Wagen 93 mit modifizierten Motoren als „Gewinner" eines Wettbewerbes hervorging. Da bisher nur wenige Informationen über die Düsseldorfer Wagenschau, die Probefahrten des Tw 93 sowie die Vorgänge im Zusammenhang mit der Entwicklung deutscher Einheitsstraßenbahnwagen vorliegen, wäre die AG 4/60 Nahverkehr Erfurt des DMV interessiert, weiterführende Hinweise und Informationen aus dem Leserkreis des „me" zu erfahren. Unterlagen, Fotos sowie Dias zu den Triebwagen 92 und 93 der Erfurter Straßenbahn, speziell bis 1965, auch leihweise, wären darüber hinaus hilfreich, die Geschichte beider Wagen umfassend darstellen zu können. Entsprechende Hinweise bitten wir an die AG 4/60 Nahverkehr Erfurt, PSF 725, Erfurt, 5010, zu richten.

DMV, AG 4/60 Erfurt

Erlebnis Eisenbahn

Viele Menschen benutzen täglich die Deutsche Reichsbahn, andere fahren mit ihr nur in den Urlaub – für etliche ist sie „das Erlebnis Eisenbahn"! So auch für den Amateurfotograf Heiko Baumgarten, Mitglied des Fotoclubs Merseburg im Kulturbund der DDR. Dank der großzügigen Unterstützung der Galerie „Kugel" des Kulturbundes in Naunhof (b. Grimma) wurde es möglich, eine kleine Fotoauswahl der interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren. Die Ausstellung ist noch bis zum 29. Oktober 1987 in Naunhof jeden Dienstag und Donnerstag von 14.00 bis 17.00 Uhr geöffnet.

Pr.

Wiederum dicht umlagert ...

... war unser transpress-Stand am 28. August dieses Jahres aus Anlaß des Solidaritätsbasars der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz mitten im Herzen unserer Hauptstadt. Aus nahezu allen Bezirken unserer Republik kamen Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner, um einiges aus dem breiten Angebot zu erwerben. Ob Bücher, Modellbahnartikel, Poster, Kalender oder andere Souvenirs: alles war gefragt und dient in Form des Erlöses den Menschen in zahlreichen Ländern Afrikas, Asiens und Lateinamerikas für ein besseres Leben.
Ohne die Hilfe zahlreicher Arbeitsgemeinschaften des DMV und einzelner Freunde wäre die Unterstützung dieser guten, wichtigen und internationalen Sache nicht möglich gewesen. Wir danken besonders den Arbeitsgemeinschaften 1/11 (einschließlich der BSG Rotation Berlin-Mitte), 1/13, 1/25 (Gruppe Kleinserie), 2/15, 3/5, 3/85, 3/110, 4/19, 6/52, 6/55, 8/9, 8/15 und 8/20 sowie den DMV-Bezirksvorständen Schwerin und Greifswald. Außerdem spendeten Otto Haack (Stahnsdorf), Hans-Joachim Marohn (Oranienburg), Freund Mollenhauer (Berlin), Joachim Rudolf (Berlin), Klaus Jünemann (Berlin), Norbert Kaatz (Eldena) sowie aus der BRD Siegfried Steine (Augsburg) Zeitschriften, Modelle bzw. Souvenirs. Besucher und Spender – alle haben wiederum dazu beigetragen, daß diese Aktion zu einem vollen Erfolg wurde. Einmal mehr zeigte sich auch wieder, daß die „me"-Leser mit ihrer Zeitschrift eng verbunden sind.

me

Unterlagen gesucht

Für die Erarbeitung einer Betriebschronik über den Bahnhof Berlin-Lichtenberg werden dringend Unterlagen wie Fotos, Dokumentationen, Zeitungsveröffentlichungen und andere Publikationen gesucht. Wer kann Hinweise geben? Zuschriften bitte an die Redaktion.

me

Sinnvolle Freizeit mit dem DMV – 1983 und 1984



1983, *Januar:* Seit zehn Jahren werden die „Verkehrsgeschichtlichen Blätter" von der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" Berlin herausgegeben. Sie sind im In- und Ausland sehr begehrt, die Auflage steigt kontinuierlich. In ehrenamtlicher Arbeit wird ein beachtlicher Beitrag zur Verkehrsgeschichte, insbesondere Berlins, geleistet.
September: XXX. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Budapest. 113 Exponate werden bewertet und 59 Preise vergeben. Die Modellbauer der DDR sind mit 53 Exponaten vertreten und erringen 30 Preise.
100 Jahre Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf, 100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen, 125 Jahre Werrabahn und 100 Jahre Eisenbahn zwischen Wismar und Rostock: All diese Ereignisse werden von engagierten DMV-Mitgliedern und Arbeitsgemeinschaften ideenvoll sowie aktiv mit vorbereitet und gestaltet.
Oktober: Zehn Jahre gibt es bereits die beliebten Modellbahn-Kleinserien von der AG 3/42 Marienberg. Gelungener Auftakt war der ETA 177. Acht Fahrzeugmodelle, darunter weitere ETA-Varianten, EK 4, Laas und SKL sowie 35 verschiedene Kleinteile für den Fahrzeugmodellbau in der Nenngröße H0, für Gartenbahnen, Teile für Gleisbildstellwerke und den Gebäude- und Landschaftsbau, gehören zum Fertigungsprogramm.
Gera verfügt nun über einen zweiten historischen Straßenbahn-Triebwagen. Geraer Nahverkehrsfreunde haben in vielen Stunden ihrer Freizeit und in guter Zusammenarbeit mit dem Geraer Verkehrsbetrieb den Wagen Nr. 12 wieder flott gemacht.
Die Filmarbeiten für einen Streifen zum Thema Schmalspurbahnen beginnen.
Ein erster Erfahrungsautausch der Kommission für Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV mit Vertretern der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn (HvW) im Ministerium für Verkehrswesen und des Verkehrsmuseums Dresden fördert die Aktivitäten für den Erhalt betriebsfähiger Museumswagen. Dazu gehört auch der in Zwickau beheimatete Traditions-Eilzug (TEZ) der Deutschen Reichsbahn.

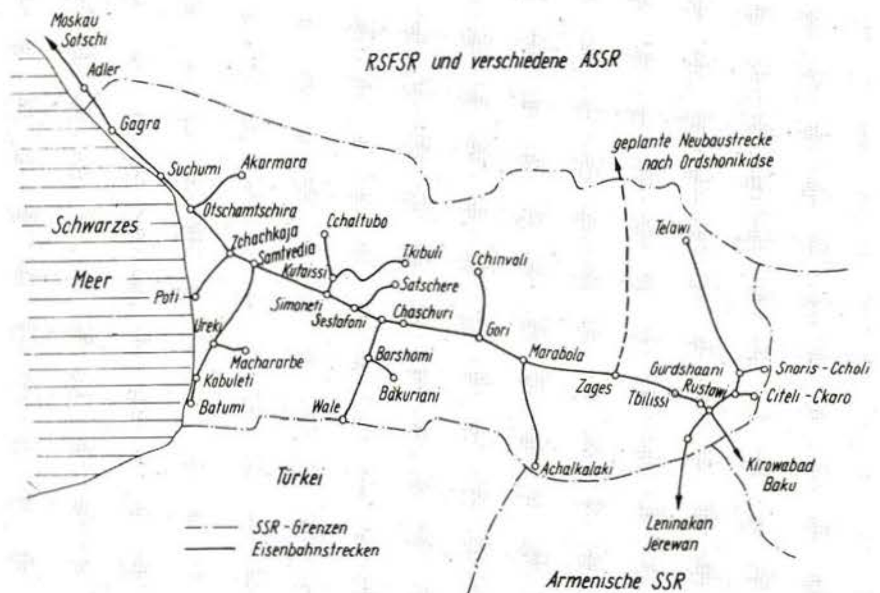
Chronik des DMV

1984, *Januar:* Die bekannte AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" besteht 20 Jahre. Sie zählt 120 Mitglieder. Am Anfang erforschte sie vor allem die Geschichte der kleinen Bahnen der DR, später kamen solche Interessengebiete wie allgemeine Eisenbahngeschichte, Dampflokomotiven, Berliner S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahnen hinzu. Einige Freunde der AG zählen zu geachteten Buchautoren des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen.
Juni: Ein großer Tag der großen Nenngrößen: In Werdau finden sich Freunde der Gartenbahn zu ihrem ersten Treffen ein.
August: Die Strecke Neudietendorf–Ritschenhausen mit dem bekannten Brandleitetunnel über den Thüringer Wald begeht ihr 100jähriges Jubiläum.
September: Die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg hat 100 Jahre auf dem „Buckel". Der Traditionszug macht jährlich 40 bis 50 Fahrten, die für viele Eisenbahnfreunde ein besonderes Erlebnis sind. Die Mitglieder der AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg" haben in über 4000 Stunden Freizeitarbeit diesen Feiertag würdig vorbereitet.
Auf dem XXXI. MOROP-Kongreß in Linz wird der Präsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Dr. Ehrhard Thiele, zum Vizepräsidenten des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas gewählt.
Oktober: Am 15. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" in Magdeburg beteiligen sich 20 Mannschaften und bewerben sich um Diplome und Ehrenpreise. In der Jugendarbeit trägt die Berufswerbung für die DR bzw. das Verkehrswesen immer mehr Früchte. 1983 nehmen 110 Freunde, 1984 154 eine Lehre bei der Eisenbahn bzw. beim Städtischen Nahverkehr auf.

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl,
Dresden

Die Eisenbahnen Georgiens

Die Georgische Sozialistische Sowjetrepublik, die im Westen an das Schwarze Meer, im Norden an die RSFSR und verschiedene autonome Sowjetrepubliken, im Osten an die Aserbaidshanische SSR sowie im Süden an die Türkei und die Armenische SSR grenzt, nimmt den westlichen Teil des Kaukasusgebirges ein. Sie entwickelte sich von einem früher vornehmlich landwirtschaftlichen zu einem verstärkt industriellen Land. Allein in den letzten zehn Jahren verdoppelte sich der Produktionsumfang.
Diese stabile Wirtschaftsentwicklung fordert auch dem Verkehrs- und speziell dem Eisenbahnwesen des Landes enorme Leistungen ab. 80 Prozent aller Gütertransportleistungen Georgiens hat die Eisenbahn zu bewältigen. Zu den wichtigsten von den Georgischen Eisenbahnen transportierten Güter zählen Erdöl, Getreide, Maschinenbauerzeugnisse, Erze und Baumaterialien. Erhebliche Gutmengen sind den Schwarzmeerhäfen Batumi und Poti zu- und von dort abzuführen.
Das Eisenbahnnetz der Georgischen SSR umfaßt heute 2500 km. Es ist auf der Karte dargestellt. Die wichtigste georgische Eisenbahnmagistrale verläuft über Tuapse von Rostow am Don kommend entlang der nördlichen Schwarzmeerküste über Samtvedia nach Tbilissi. Hier teilt sie sich in eine Strecke, die nach Baku und damit an das Kaspische Meer verläuft, und in eine Strecke, die südlich in die Armenische SSR und weiter in die Türkei und in den Iran führt. Eine Reihe von Anschlußstrecken vervollständigt das georgische Eisenbahnnetz. Georgien ist die erste der 15 Unionsrepubliken der UdSSR, in der alle Eisenbahnstrecken elektrifiziert sind. Begonnen hatte der elektrische Zugbetrieb bei den Georgischen Eisenbahnen im Jahre 1932, als der über den Surampaß führende Streckenabschnitt Chaschuri–Sestafoni elektrifiziert wurde. Von 1932 bis 1936 kamen zwei weitere georgische Eisenbahnstrecken hinzu: Tbilissi–Chaschuri und Sestafoni–Samtvedia. Nach und nach folgten alle weiteren, und auf dem Bahnhof Citeli-Ckaro schließlich wurde mit den letzten Elektrifizierungsarbeiten auch eine Stele mit der Aufschrift „2500 km" errichtet, die an die Vollendung der Elektrifizierung der Eisenbahnen Georgiens erinnert.
Das bedeutendste Vorhaben der Georgischen Eisenbahnen in den nächsten Jahren ist der Bau einer neuen Eisenbahnstrecke durch das Kaukasusmassiv von Zages nach Ordshonikidse. Dieses zwar schon fast 100 Jahre lang geplante, aber bisher nicht realisierte 180 km lange Streckenprojekt ist notwendig, da die vorhandene georgische Magistrale fast bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgelastet ist und Verbesserungen in der verkehrlichen Erschließung Georgiens unumgänglich sind. Zugleich wird die neue Strecke die Verkehrsbedienung Armeniens und Aserbaidshans erleichtern. Diese Verbindung erhält insgesamt 38 Tunnel. Der Haupttunnel wird 16 km lang sein. Neben 38 Viadukten sind 29 große und mittlere sowie 359 kleinere Brücken notwendig. Die neue zweigleisige Magistrale ist zu elektrifizieren; die maximale Streckenneigung beträgt 34,5 Promille.
Der interessanteste und auch aufwendigste Eisenbahnneubau Georgiens bildet der Abschnitt Marabola–Achalkalaki. Er zweigt in Marabola von der Georgischen Magistrale ab und erschließt den im Süden der Republik gelegenen Kleinen Kaukasus. Die Bahn ist 160 km lang und erhebt sich bis zu einer Höhe von 2163 m über dem Meeresspiegel. Die maximale Neigung beträgt 35 Promille; der kleinste Gleisbogenhalbmesser mißt 300 m. Die Strecke dient vornehmlich zur Abfuhr von Bodenschätzen, Baustoffen und Landwirtschaftsprodukten. Sie weist 329 Kunstbauten, darunter 28 große und mittlere Brücken, auf.
Zu den wichtigen Bauvorhaben der Georgischen Eisenbahnen in nächster Zeit gehören:
– der Bau zweiter Gleise auf ausgewählten Strecken in einem Umfang von etwa 20 km/a,
– der Ausbau mehrerer Bahnhöfe, vor allem des Bahnhofs Samtvedia,
– die Erweiterung und Rekonstruktion von Bahnbetriebswerken und Bahnbetriebswagenwerken,
– der Neubau von Bahnbetriebswerken in Samtvedia, Gurdshaani und Chaschuri,
– die Modernisierung der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen sowie
– der Ausbau des eigenen Rechenzentrums.





Lokomotiven der Baureihe H 60 beherrschen auch das Bild auf den Strecken Georgiens. Erstmals wurde diese 550-PS-Maschine 1957 in Nowotscherkask gebaut.
Foto: Archiv

Dr. Rolf Epstein, Vizepräsident
der Reichsbahnbaudirektion, Berlin

Mit der U-Bahn nach Hellersdorf

Bekanntlich wird dem Wohnungsbauprogramm als Kernstück der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik in der DDR nach wie vor große Aufmerksamkeit geschenkt. Einher mit der Entstehung von Neubaugebieten geht deren verkehrsmäßige Erschließung. Das trifft auch zu für das jüngste Neubaugebiet der Hauptstadt der DDR, Berlin, in Kaulsdorf/Hellersdorf. Es wird derzeit an die bestehende U-Bahnlinie Alexanderplatz–Tierpark angeschlossen. Den Personenverkehr übernehmen gegenwärtig ausschließlich Buslinien, die vorwiegend als Zubringer zum S-Bahnhof Berlin-Kaulsdorf verkehren. Mit dem weiteren Aufbau des Neubaugebietes steigert sich das Verkehrsaufkommen voraussichtlich auf mehr als das Doppelte und soll 10 000 Personen in der Spitzenstunde erreichen. Das bis zur Inbetriebnahme der neuen U-Bahn-Linie weiter wachsende Verkehrsaufkommen muß durch zusätzliche Buslinien zur S-Bahn sowie den Einsatz noch einer Zuggruppe der S-Bahn bis zum Bahnhof Warschauer Straße bewältigt werden. Eine durchgehende Verbindung in Richtung Stadtzentrum existiert damit also nicht.

Durch die verlängerte U-Bahnstrecke wird

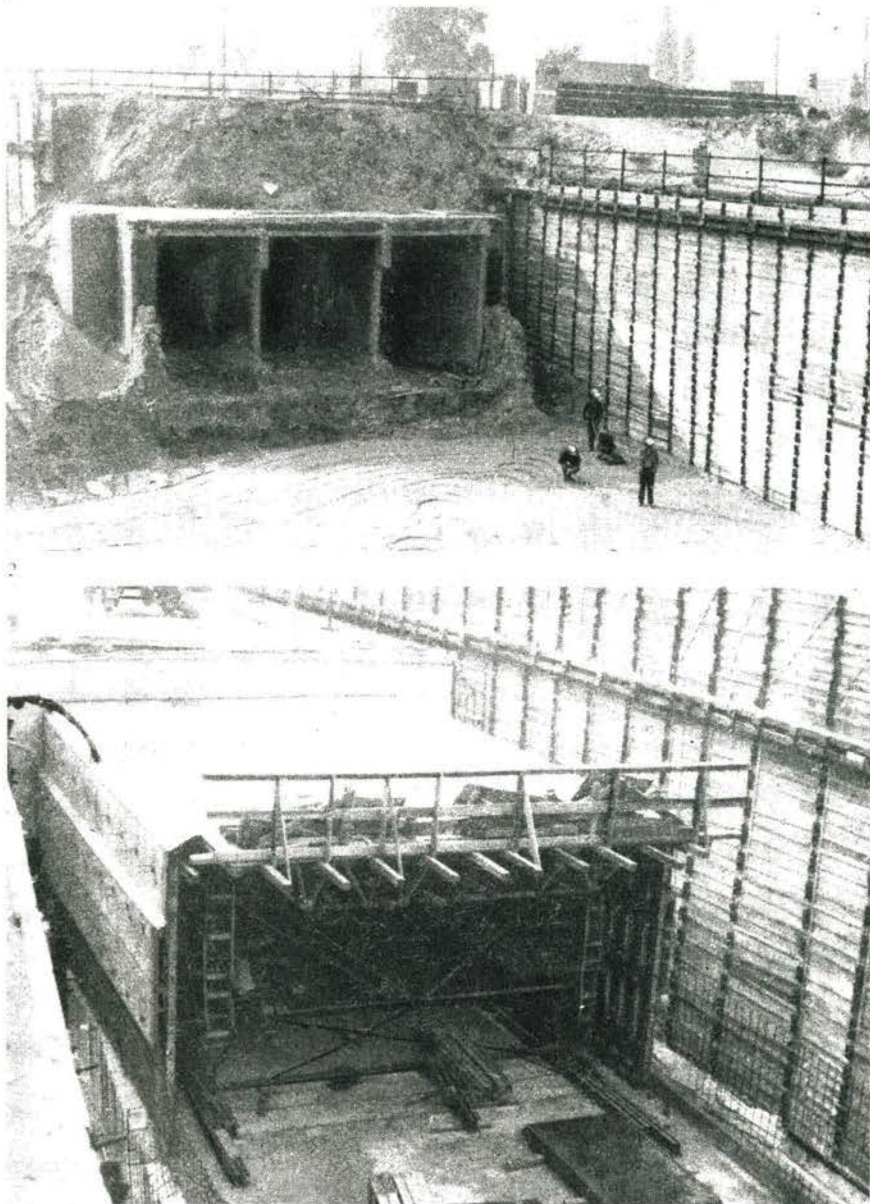
- das Wohngebiet Kaulsdorf/Hellersdorf an das Stadtzentrum (Arbeitsstätten, Verkaufseinrichtungen, Kulturstätten) angeschlossen,
- die Schwerachse des Neubaugebietes durchschnitten,
- eine fahrgastfreundliche Umsteigemöglichkeit am Bahnhof Wuhletal durch gemeinsame Richtungsbahnsteige der U-Bahn und S-Bahn erreicht und
- eine von anderen Verkehrsmitteln unabhängige Betriebsführung mit dichter Zugfolge und hoher Zuverlässigkeit ermöglicht.

Die Neubaustrecke beginnt am U-Bahnhof Tierpark und wird über die nur teilweise genutzte und als VnK (Verbindung nach Kaulsdorf) bezeichnete DR-Strecke in Richtung Kaulsdorf-West oberirdisch weitergeführt. Dort kreuzt sie die S-Bahn- und Fernbahnstrecke Berlin–Strausberg, verläuft durch den Wohnungsbaustandort Kaulsdorf/Hellersdorf und endet in Hönow. Die Trasse berührt die Stadtbezirke Berlin-Lichtenberg, Berlin-Marzahn und Berlin-Hellersdorf. Im Berufsverkehr ist zwischen dem Wohngebiet Kaulsdorf/Hellersdorf und dem Stadtzentrum eine Zugfolge von 4,5 Minuten vorgesehen. Unter Berücksichtigung des vorhandenen Verkehrsaufkommens der Strecke Alexanderplatz–Tierpark ergibt sich dann auf diesem Streckenabschnitt im Berufsverkehr eine Zugfolge von 2,25 Minuten, weshalb hier die Durchlaßfähigkeit erhöht werden muß.

Von den Bahnhöfen der Neubaustrecke Hellersdorf, Elsterwerdaer Platz, Tierpark sowie Wuhletal bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den anderen Nahverkehrsmitteln.

Im Dezember 1984 begannen die Bauarbeiten. Die Inbetriebnahme der Bahn ist noch in diesem Fünfjahrplanzeitraum vorgesehen. Als erste Etappe wird der Streckenabschnitt Tierpark–Elsterwerdaer Platz übergeben.

Die Strecke beginnt mit einem komplizierten Anschlußbauwerk zur Ausbindung der neuen Trasse aus der vorhandenen Abstellanlage im Tunnel des 1973 eröffneten U-Bahnhofs Tierpark (Abb. 1 und 2). Da sich der Tunnelquerschnitt im Ausbindungsbereich ständig verändert, entsteht dabei ein hoher manueller Bauaufwand. Der anschließende Tunnel zur Unterquerung der VnK-Strecke der DR wird als Ortbetonvollrahmen ausgeführt. Anschließend verläuft das Gleis auf einer Länge von etwa 3 km in der Trasse der ehemaligen



1 und 2 Die unterirdische Streckenführung der Neubaustrecke ab Bahnhof Tierpark war zum Zeitpunkt dieser Aufnahmen am 11. September 1986 im Gange.

3 Ebenfalls rege Bautätigkeit herrschte am gleichen Tage schon im Bereich des künftigen Bahnhofs Wuhletal.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam

VnK-Strecke der DR. Markante Ingenieurbauwerke in diesem Streckenabschnitt werden ein Fußgängertunnel mit Rampen am Bahnhof Biesdorf Süd und zwei Massivbrücken sein.
Die eine Brücke über die Köpenicker Straße ist in Ortbeton mit integriertem Zugangsbauwerk zum Bahnhof Elsterwerdaer Platz ausgeführt, während die zweite eine Fertigteiltypenlösung darstellt und die U-Bahn über die Fernverkehrsstraße F 1/5 führt.
Wie bereits erwähnt, kreuzen sich im Bahnhof Wuhletal die Strecke der U-

3



Technische Parameter	
Länge der Neubaustrecke	10,5 km
Anzahl der Bahnhöfe an der Neubaustrecke	9
mittlerer Haltestellenabstand an der Neubaustrecke	1,2 km
Durchschnittliche Reisezeit vom Wohngebiet Kaulsdorf/Hellersdorf bis Alexanderplatz	34 min
Stromart	750-V-Gleichstrom
Lichtraum	U-Bahn-Großprofil
Größte Steigung	40 ‰
kleinster Gleisbogenradius (Hauptgleise)	210 m

Bahn und die der S-Bahn sowie Fernbahn (Abb. 3). Zwei Richtungsbahnsteige, an denen jeweils ein Gleis der U-Bahn und S-Bahn liegen, bieten für den Fahrgast optimale Umsteigemöglichkeiten (siehe Rücktitelbild).
Mit Mindestradien von R = 300 m und der größtzulässigen Steigung von 40 ‰ werden die Gleise der DR im Westen mit einem Kreuzungsbauwerk und im Osten im beginnenden Tunnel unter der Gülzower Straße unterquert. Der Bahnhofsabschnitt ist 734 m lang. Er gehört aufgrund des Umfanges und der Schwierigkeit mit der Tunnelausbindung am Tierpark bautechnologisch zu den kompliziertesten Arbeiten.
Der Tunnel im Neubaugebiet Kaulsdorf-Nord I von 1117-m-Länge unter der Gülzower Straße entsteht in offener Bauweise und ist im Gegensatz zum Bereich Tierpark als Ortbetonwanne mit Fertigteildecke ausgebildet. Nach Unterfahrung des Straßenknotens Hellersdorfer Straße/Gülzower Straße verläuft die Trasse durch das Wohngebiet Kaulsdorf-Nord. Stark wechselnde hydrologische Verhältnisse (Schichtenwasser) erfordern umfangreiche Aufwendungen zum Böschungsschutz (Flächenfilter) und zur Entwässerung. Ab dem Bahnhof Cottbuser Platz führt die Bahn in leichter Dammlage bzw. geringem Einschnitt bis Hönow.
Im Neubauabschnitt werden zwei Bahnhöfe mit Insel- und Außenbahnsteigen (Biesdorf Süd und Hönow), ein Bahnhof mit zwei Inselbahnsteigen und sechs Bahnhöfe mit je einem Inselbahnsteig errichtet. Die Bahnsteiglänge beträgt 120 m und im Bahnhof Wuhletal 160 m (S-Bahn). Sämtliche Bahnsteige werden voll überdacht. Als Zugänge zum Bahnsteig sind überdachte Fußgängerbrükken oder -tunnel vorgesehen, die bis in die Wohngebiete führen. Die Gebäude entstehen in traditioneller Betonbauweise. Sämtliche Bahnsteigdächer werden in Stahlkonstruktion mit Ekotaleindeckung ausgeführt. Die Bahnhofsabstände betragen mindestens 740 m und maximal 1860 m, im Mittel also 1200 m.
Kehranlagen mit zwei Gleisen sind in den Bahnhöfen Biesdorf Süd und Albert-Norden-Straße geplant.
Im Anschluß an den Bahnhof Hönow West wird parallel zum Streckengleis die Abstellanlage Hönow angeordnet. Die Kehr-, Reinigungs-, Abstell- und Ladegleise mit dem dazugehörigen Anlagen sind zu einem Komplex mit kurzen Fahrwegen zusammenzufügen. Im Gleisbau kommt der normale K-Oberbau mit S 49-Schienen, Betonschwellen und Holzschwellen zur Anwendung. Im Tunnel und auf den Brücken müssen Holzschwellen verlegt werden. Die Weichen erhalten die bei der DR üblichen Neigungen 1:9 bzw. 1:7,5.
Zwischen Tierpark und Bahnhof Wuhletal werden die Gleise in der Rahmentechnologie der DR mit Platowkran verlegt. Eine zweite Bauspitze montiert die Gleise von Hönow ausgehend in Richtung Bahnhof Wuhletal, wobei hierfür die Oberbaumaterialien über die Straße antransportiert werden müssen. In den Tunnelabschnitten sind entsprechende spezielle Technologien in Abhängigkeit von den gewährten Baufreiheiten notwendig.
Der Einsatz von Oberbaugroßmaschinen ist wegen des U-Bahnprofils nur begrenzt möglich. In diesem Zusammenhang wurde es notwendig, den Abstand der Bahnsteigkanten zum Gleis zu verändern. Die überragenden Bahnsteigkantenplatten werden erst nach der Gleisverlegung befestigt.
Die Neubaustrecke wird mit WSSB-Technik ausgerüstet. Die Schaltanlagen der Streckenautomatik werden in den Relaisräumen der benachbarten Stellwerke angeordnet. Der Aufbau von Blockschränken entfällt. Hinzu kommen die Stellwerke Kaulsdorf West (Kw) und Hönow (Hö). Für den Anschluß aus Richtung Tierpark muß die Stellwerksanlage in Friedrichsfelde/Tierpark verändert werden. Die Speisefrequenz der Gleis- und Weichenfreimeldeanlagen beträgt 42 Hz. Die hierfür erforderliche Stromversorgungstechnik ist im Stellwerk Wuhletal untergebracht.

Für die Verlängerung der U-Bahnlinie sind etwa 10 km Strecke neu mit Bahnstromversorgungsanlagen auszurüsten. Außerdem werden neue Anlagen im vorhandenen Streckenbereich notwendig. Erweitert wird ferner die Steuerzentrale Alexanderplatz. Es sind vier neue Gleichrichterunterwerke und vier Gleichspannungskuppelstellen zu bauen. Die aus den Gleichrichterunterwerken zu versorgenden Transformatorstationen werden in ein bahnstromeigenes 10-kV-Kabelnetz eingebunden.
Die Neubaustrecke erhält Stromschienen auf einer Länge von etwa 20 km. Außerdem sind Stromschienenanlagen für Abstell- und Kehranlagen, Reinigungsgleise mit Zufahrt und die Übergabestellte zur DR in Kaulsdorf projektiert.

Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Berlin

Vom Frankfurter Bahnhof zum Hauptbahnhof

Aus der Geschichte des Berliner Ostbahnhofs

2. Teil

Die Bahnhofsanlagen bei der Neuordnung des Verkehrs

Nur kurze Zeit hat der Berliner Bahnhof der KNME in dieser Form bestanden. Nach Reichseinigung und Gründerkrach bahnten sich neue Entwicklungen im Eisenbahnwesen an. Am 27. Juni 1873 entstand in Berlin das Reichseisenbahnamt. Es sollte das vorhandene Nebeneinander von Staats- und Privateisenbahn-Gesellschaften nach einheitlichen Rechtsvorschriften regeln. Zunehmend zeigte sich, daß das am kapitalistischen Gewinnstreben orientierte Geschäftsgebahren der Privateisenbahn-Gesellschaften nicht der Weg war, um ein an den Bedürfnissen der kapitalistischen Gesellschaft orientiertes Verkehrsnetz aufzubauen. Hinzu kam das Bestreben von Reichskanzler Otto von Bismarck, sich mit einem gut funktionierenden und vom Staat verwalteten Eisenbahnsystem einen zusätzlichen Machtfaktor zu schaffen.
Auch der staatliche Weg ließ in der Folge zahlreiche Probleme ungelöst, stellte aber insgesamt eine Verbesserung dar. Das Reichseisenbahnamt veranlaßte, daß am 21. Februar 1880 die Königliche Eisenbahndirektion (KED) Berlin die Arbeit aufnahm. Ihr unterstanden die Staatseisenbahnen, die unter anderem aus der KNME hervorgegangen waren.
Die Aufnahme des Personenverkehrs auf der Ringbahn ab 1. Januar 1872 (Der Ringbahnbau war im übrigen von der Direktion der KNME veranlaßt worden.) führte dann 1875 zu ersten Veränderungen des KNME-Bahnhofs. Er erhielt einen zusätzlichen Bahnsteig für den Lokalverkehr. Die Anbindung des KNME-Bahnhofs an die Ringbahn (Nord- und Südring über Stralau-Rummelsburg/Ostkreuz) stellte dann den Auslöser für eine weitere, großzügige Umgestaltung der gesamten Bahnhofsanlage dar.
In den Jahren nach 1871 diskutierte man außerdem den Bau einer Eisenbahnlinie quer durch das damalige Berlin. Mit rechtlichen und ingenieurwissenschaftlichen Methoden wollten die kapitalistischen Kräfte den Verkehr in der Stadt neu ordnen. Entsprechend den Bedürfnissen der entstehenden Großindustrie sollte zugleich das Stadtterritorium vergrößert werden.
1871 trat der vor allem im Kirchenbau tätig gewesene Architekt August Orth mit dem Projekt einer „lokalen Lokomotiveisenbahn" an die Öffentlichkeit. In mehreren Denkschriften, in den folgenden Jahren immer mehr erweitert, wiederholte er seinen Grundgedanken, eine verkleinerte Ringbahn um das Zentrum von Berlin zu schaffen. Es war ein Schritt, der die Berliner Fernbahnhöfe miteinander für den Personenverkehr, d. h. für den Nahverkehr, verbinden sollte. Zugleich wollte Orth Teile des Berliner Umlandes für die Besiedlung verkehrsmäßig erschließen.
Die Entwicklung der Berliner Industrie verlangte dringend eine höhere Mobilität ihrer Einwohner. Eine Ausdehnung der Industrie an den historisch gewachsenen Standorten war kaum noch möglich. Sollte sie weiter entwickelt werden, mußte sie aus den zum Zentrum der Stadt gehörenden Grundstücken abwandern. Dem stand aber entgegen, daß die Arbeitskräfte einer derartigen Wanderung objektiv nicht folgen konnten. An den geplanten neuen Standorten konnte kein ausreichender Wohnraum entstehen, so daß die Arbeiter von ihrer bisherigen Wohnung aus die neuen Industriezentren mit den vorhandenen Verkehrsmitteln kaum erreichten. Zum anderen erforderte die wachsende Einwohnerzahl den Bau neuer Wohngebiete. Sie wiederum mußten auch verkehrsmäßig erschlossen werden.
Nach Orth legte 1872 der Architekt Emil Hartwich den Plan einer „Berliner Centralbahn" vor. Diese Bahn sollte die Stadt von Ost nach West durchschneiden. Hartwich bemühte sich, seine Ideen geheimzuhalten, da die Bahnlinie durch bewohnte Gegenden projektiert war und Gefahr bestand, daß die Bau- und Bodenspekulanten den Preis für die benötigten Grundstücke in die Höhe treiben könnten. 1873, nachdem bereits ein Teil der Grundstücke um den Bahnhof der KNME aufgekauft worden war, trat er mit der Denkschrift „Bahn durch Berlin über Charlottenburg nach Potsdam, Anfangsstrecke der Berliner Südwestbahn" an die Öffentlichkeit.
Hartwich, Direktor der 1872 konzessionierten Aktengesellschaft „Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft", wollte mit seinem Projekt den gesamten Spekulationsgewinn in die Taschen der Aktionäre dieser Gesellschaft fließen lassen. Die Aktiengesellschaft projektierte den Bau einer Eisenbahn südwestlich von Berlin und beabsichtigte den Anschluß entweder an den Bahnhof der KNME oder an den der Königlichen Ostbahn am Küstriner Platz (heute Franz-Mehring-Platz). Entscheidend aber wurde der Gedanke, den Lokalverkehr im Bahnhof der KNME beginnen zu lassen. Andere Architekten und Gesellschaften unterstützten nun dieses Vorhaben und bewegten den preußischen Staat dazu, ihm im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung Berlins zu folgen. Dabei zeigte sich, daß die nun doch aus Spekulationsgründen in die Höhe getriebenen Grundstückspreise die Realisierung des Projektes hemmten. Und dennoch wollte der preußische Staat diese wichtige Bahnanlage in den Händen behalten, weil er damit kurzfristig seine Fernbahninteressen durchsetzen konnte. Vor allem ging es um den Anschluß der Berlin-Wetzlarer Bahn, womit ein in Ost-West-Richtung verlaufender und aus strategischen Gründen wichtiger Verkehr gesichert war.
Verworfen wurde in diesem Zusammenhang gleichzeitig das von Carl Ludwig Scabell aus dem Jahre 1865 stammende Projekt eines Zentralbahnhofs für Berlin an der Spree in der Nähe des späteren Bahnhofs Friedrichstraße. Kommune und Staat sahen jedoch die Möglichkeit, die alten Festungsgräben aus dem Ende des 17. Jahrhunderts als billiges Bauland für die künftige Stadtbahn zu nutzen. Diese Gräben zogen sich etwa vom späteren Bahnhof Jannowitzbrücke durch

1



1 Ansicht des Schlesischen Bahnhofs nach dem Umbau 1882, Blick vom Vorplatz auf den westlichen Teil des Empfangsgebäudes

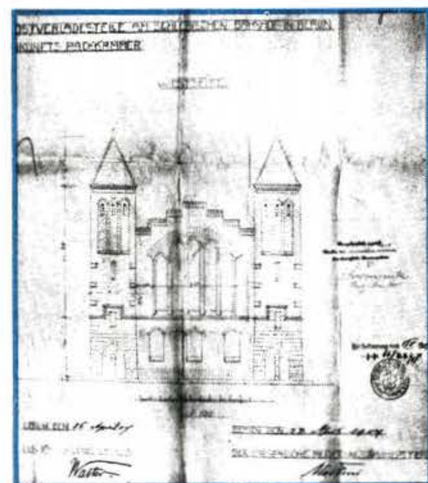
2 Bauzeichnung für die Postverladestelle von 1907

die Stadt bis zum heutigen Bahnhof Marx-Engels-Platz (ehemals Börse). Weiter nach Westen konnte ein Randstreifen des Tiergartens benutzt werden, der ebenfalls im Staatsbesitz war. Lediglich zwischen dem Bahnhof der KNME und dem zu bauenden Bahnhof Jannowitzbrücke mußten Grundstücke aus Privatbesitz erworben werden.

Der Schlesische Bahnhof

Am 15. Dezember 1873 vereinigten sich die Königliche Staatsregierung, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magde-

2



burg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft in einem Vertrag mit der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft zu einer Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn quer durch Berlin. Sie sollte an einem Punkte in der Nähe des alten Ostbahnhofs beginnen. Das Aktienkapital betrug 48 Mill. Mark, davon übernahm der Staat 21 Mill. Mark. Am 20. März 1874 kam es dann zur Bildung der „Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft". Bei der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft trat 1876 Kapitalmangel ein; sie konnte die vertraglich festgelegten Einzahlungen nicht mehr leisten. Am 10. Februar 1877 löste sich die Gesellschaft auf. Ein Gesetz vom 26. Juni 1877 beendete den Stadtbahnbau auf Rechnung des Staates. Zunächst mußte das Baukapital auf insgesamt 65 Mill. Mark angehoben werden. Dabei berücksichtigte man die Kosten für den Umbau des KNME-Bahnhofs nur teilweise. Bereits in den Jahren 1873 und 1874 waren die notwendigen Voraussetzungen für den 1875 begonnenen Umbau des KNME-Bahnhofs geschaffen worden. Die neue Bahnanlage entstand in etwa sechs Meter Höhe über dem Straßenniveau. Dementsprechend mußte der bisher immer noch ebenerdig liegende Bahnhof angehoben und eine Rampe aus Richtung Warschauer Straße angelegt werden. Die Konferenz vom 4. Mai 1877 über die „Gestaltung des Entwurfs für den östlichen Bahnhof der Stadtbahn" forderte zwei Bahnsteige für den Stadt- und Vorortverkehr und zwei Bahnsteige für den Fernverkehr sowie Gleise zur Aufstellung von mindestens fünf Fernzügen.

Die alten Bahnsteige brauchten aufgrund der Höhe und des Querschnittes der Halle nur angehoben und somit nicht ersetzt werden. Dennoch veränderte sich das äußere Bild des Bahnhofs grundlegend. Die südwestlichen Teile des Empfangsgebäudes konnten zwar weiter genutzt werden, wurden aber jetzt Hauptein- und -ausgang für den Bahnhof. In dieser Form existierten sie im wesentlichen bis zur Zerstörung im zweiten Weltkrieg. Auf der nordwestlichen Seite verschwanden alle Einrichtungen und Baulichkeiten. Dafür wurden unterhalb der Bahnsteige neue Funktionsräume geschaffen. Die alte Halle mußte nach Westen für den Durchgangsverkehr geöffnet werden. Die dortigen Hochbauten, unter ihnen das alte Direktionsgebäude, mußten ebenso wie die beiden Türme auf der nordwestlichen Seite des Bahnhofs abgerissen werden.

Die umfangreichen Bauarbeiten auf diesem Bahngelände begannen 1879. Nördlich der bestehenden Halle entstand eine zweite für den Lokalverkehr der Stadt- und Ringbahn mit zwei Bahnsteigen. Diese Arbeiten leitete der Regierungsbaumeister Scabell; die Entwürfe lieferte das Betriebsamt der Königlichen Direktion der KNME. Ab 1. September 1879 übernahm den Fernverkehr des umzubauenden Bahnhofs der in den Jahren 1866 und 1867 errichtete Ostbahnhof. Am gleichen Tage wurde der zur Entlastung gebaute Rangierbahnhof Rummelsburg eröffnet. Die Bahnanlagen erweiterten sich also enorm nach Osten. Im Juli 1880 konnte der Fernverkehr auf den nun höher gelegten und nach Westen geöffneten Bahnhof zurückverlegt werden.

Nachdem die Baulichkeiten auf der Nordwestseite abgetragen waren, entstand die neue Halle für den Stadt- und Vorortverkehr. Sie wurde 1882 in Betrieb genommen. Zu diesem Zeitpunkt erhielt der grundlegend veränderte Bahnhof seinen neuen Namen „Schlesischer Bahnhof". Er war der einzige alte Kopfbahnhof in Berlin, der nach grundlegendem Umbau und Erweiterung in einen Durchgangsbahnhof umgewandelt wurde.

Ein Detail muß an dieser Stelle erwähnt werden: Obwohl sich zwischen 1842 und den 70er Jahren am Berliner Eisenbahnnetz vieles verändert hatte, hieß dieser Bahnhof regierungsamtlich immer noch Frankfurter Bahnhof. Die Bezeichnung Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof war mehr umgangssprachlich als amtlich.

Der neue Bahnhofsname gab den spottlustigen Berlinern viele Möglichkeiten, ihren Witz auszulassen. Die alte Anlage nannte der Volksmund den „Niederträchtig-Merkwürdigen". Und seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde er als „Katholischer Bahnhof" bezeichnet – wegen der hier abfahrenden Züge in das überwiegend katholische Oberschlesien. Von den nach Berlin kommenden Reisenden stammt die Redewendung, daß auf diesem Bahnhof „Berlin im Keller läge", da umfangreiche Treppen- und Tunnelanlagen zu passieren waren, um das Straßenniveau zu erreichen.

Zur Bedeutung des Bahnhofs

Eine gewisse Kopflastigkeit bei der Erforschung der Berliner Bahnhofsgeschichte hat dazu geführt, daß die Bedeutung dieser Bahnanlage für die politische und wirtschaftliche Entwicklung bisher kaum gewürdigt worden ist. Der Schlesische Bahnhof war keine bevorzugte Bahnanlage. Im Vergleich zu den später gebauten Bahnhofspalästen wie den Anhalter oder Potsdamer Bahnhof wirkte er sehr bescheiden. Dennoch handelte es sich um eine zentrale Anlage, von der sich der gesamte Verkehr von und nach Berlin aus den Provinzen Ost- und Westpreußen sowie Schlesien und dem Posener Gebiet vollzog. Hinzu kam der gesamte Verkehr in das zaristische Rußland. Besonders bedeutungsvoll wurde nach 1918 die Verkehrsverbindung in die junge Sowjetunion. Ebenso wie auf anderen Bahnhöfen gab es hier Staatsempfänge für Politiker, Diplomaten und vor 1914 auch für gekrönte Häupter.

Als östlicher Endpunkt der Stadtbahn wurde der Schlesische Bahnhof um 1900 die „Auswandererzentrale" Berlins. Hier trafen die Auswanderer aus Osteuropa ein und mußten auf die Weiterreise warten. Im ersten Weltkrieg befand sich auf diesem Bahnhof die militärische Kommandantur aller Berliner Bahnhöfe, da von hier aus der Nah- und Fernverkehr am besten kontrolliert werden konnte. Über die Stadtbahn und die Gleise des Güterbahnhofs wurde ein erheblicher Teil des Nachschubs des kaiserlich-deutschen Heeres geleitet.

Eine gleichfalls zentrale Bedeutung hatte die „Postexpedition auf dem Frankfurter Bahnhof" – so noch 1867. Über sie lief der gesamte Postverkehr in die östlichen Provinzen und nach Osteuropa. Die Reichspost baute in den Jahren 1907 und 1908 hier einen eigenen Postbahnhof im Zusammenhang mit der Einrichtung des Postamtes 017. Er hat bis in die Gegenwart seine zentrale Funktion im Post- und Paketverkehr Berlins behalten.

Der Schlesische Bahnhof im Spiegel des gesellschaftlichen Fortschritts

Die Gegend um den Schlesischen Bahnhof war überwiegend von proletarischen Schichten bewohnt. Das im Ergebnis der Bau- und Bodenspekulation eng bebaute Gebiet spielte in der Geschichte der Berliner Arbeiterbewegung eine bedeutende Rolle. So fand

hier am 3. Juli 1886 die Abschiedskundgebung der Berliner Arbeiter für Paul Singer statt. Paul Singer, der populärste Arbeiterführer der Berliner revolutionären Sozialdemokratie, Stadtverordneter und Reichstagsabgeordneter, wurde wegen des Sozialistengesetzes am 25. Juni 1886 gezwungen, Berlin zu verlassen. Seine Abfahrt stellte sich als eine große Manifestation des Berliner Proletariats dar.
Herausragend war der Besuch von Friedrich Engels am 22. September 1893 in den Concordia-Festsälen, die sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs befanden. Das Berliner Proletariat bereitete Friedrich Engels einen tausendköpfigen begeisternden Empfang.
Während der Januarkämpfe 1919 nach der Novemberrevolution besetzten revolutionäre Arbeiter und Soldaten den Schlesischen Bahnhof, um die dort befindliche militärische Kommandantur lahmzulegen und den Transport konterrevolutionärer Kräfte nach Berlin zu verhindern bzw. zu verzögern. Am 12. Januar 1919 stürmten konterrevolutionäre Truppen den Bahnhof.
In den Jahren der Weimarer Republik reisten von diesem Bahnhof viele Arbeiterdelegationen zum Studium der Erfahrungen in die Sowjetunion. Auch Ernst Thälmann und Clara Zetkin begannen von diesem Bahnhof aus ihre Reisen in die Sowjetunion.

Die Rekonstruktion der Hallen

Ein bisher wenig beachteter Umbau der Bahnanlage erfolgte in den 20er Jahren. Er wurde wegen des technischen Zustandes der Hallenkonstruktion dringend notwendig. Die eisernen Gitterwerkskonstruktionen waren vom Lokomotivrauch zerfressen. Besonders traf das für die Nordhalle zu, da die dichte Zugfolge der mit Dampflokomotiven betriebenen Stadtbahn außerordentlich starke Schäden verursacht hatte. Zunächst fiel die Hallenwand, die die Nord- und Südhalle noch immer trennten. Dann begann in den Jahren 1925 bis 1928 das Auswechseln der Hallenbinder. Die neuen Binder erhielten im wesentlichen die Kontur der alten, um sie dem überlieferten Zustand anzupassen. Ein mittleres Oberlicht mit senkrechten Seitenwänden und rechtwinklig dazu verlaufenden Lichtraupen löste die alte Halle ab. Die Südhalle konnte dagegen aus Kostengründen nur renoviert werden und erhielt einen neuen Anstrich. Von 1933 bis 1937 wurde sie analog der Nordhalle vollständig erneuert. Die Einführung des elektrischen Zugbetriebes auf der Stadtbahn erforderte den Umbau vorhandener und den Bau weiterer Stellwerke. Die begonnenen Arbeiten wurden unter Mitwirkung des Architekten Richard Brademann vollzogen. Diese Anlagen bestimmen noch heute zum überwiegenden Teil das Bild der Bahnanlage.

3



4



3 Blick in die neugebaute kleine Halle des Bahnhofs, 1937
4 Das zerstörte Empfangsgebäude 1947
Reprobeschaffung: Verfasser (1 und 2); Fotos: ADN (3 und 4)

Der Ostbahnhof

Die mit dem zweiten Weltkrieg verbundenen Bombenangriffe und insbesondere die Schlacht um Berlin verschonten auch den Schlesischen Bahnhof nicht. Das Empfangsgebäude erlitt starke Zerstörungen. Die östlich gelegenen Gleisanlagen wurden mehrfach von Bombenteppichen umgepflügt, konnten aber immer wieder behelfsmäßig instand gesetzt werden. Unmittelbar nach der Befreiung Berlins vom Faschismus durch die Rote Armee begannen die Wiederherstellungsarbeiten. Im Sommer 1945 wurden einige Gleise auf 1524-mm-Spur umgenagelt, einerseits um einen schnelleren Transport sowjetischer Truppen zu ermöglichen, andererseits aber um den Zug aufzunehmen, mit dem der sowjetische Staatsmann J. W. Stalin nach Deutschland kam, um an der Potsdamer Konferenz teilzunehmen. Dieser Zustand bestand nur relativ kurze Zeit.
Erhalten blieb jedoch die gewachsene Bedeutung dieser Bahnanlage nach dem zweiten Weltkrieg. Der konzentrierte Wiederaufbau begann 1947 und hielt sich an die überlieferten äußeren Formen, ohne sie zu kopieren. Im zweiten Geschoß konnte der Baukörper des Empfangsgebäudes bis an die Begrenzung zur Straße gezogen werden, die Türme verschwanden bis auf einen Rest. Besonders betont wurde die große Eingangshalle.
Seit dem 1. Dezember 1950 als Berlin Ostbahnhof bezeichnet, fungierte der Bahnhof während der 50er Jahre außerdem als Regierungsbahnhof der jungen Republik. Alle wichtigen Staatsmänner, die die DDR besuchten, wurden hier empfangen. Gleichzeitig war der Berliner Ostbahnhof Ausgangspunkt der Verabschiedung und Begrüßung der Partei- und Staatsdelegationen der DDR. Mit dem Aufbau des internationalen Flugverkehrs trat er diese Rolle an den Flughafen Schönefeld ab. Seine Bedeutung als Zentralbahnhof der Hauptstadt der DDR blieb und bleibt unbestritten. Als Hauptbahnhof und völlig rekonstruiert, wird er künftig dieser Aufgabe noch besser gerecht.

mosaik

Künftig: Berlin Hauptbahnhof

Noch in diesem Jahr soll der erste Bauabschnitt des künftigen Berliner Hauptbahnhofs übergeben werden. Gebaut wird hier seit Anfang 1985. Rund 500 Werktätige von Bau- und Ausrüstungsbetrieben sind dabei, diesem Bahnhof im Herzen unserer Hauptstadt ein modernes Aussehen zu geben.
Neben dem neuen Empfangsgebäude wird die Bahnsteighalle rekonstruiert, entstehen auch Fußgängertunnels mit Rolltreppen und werden die Gleisanlagen erneuert. Diese Arbeiten gehören zu den wichtigsten Verkehrsbauvorhaben in Berlin bis 1990. Nach endgültiger Fertigstellung wird der künftige Berliner Hauptbahnhof von täglich 70 000 Reisenden frequentiert werden.
Eine wichtige Etappe bei der Umgestaltung des Ostbahnhofs zum Hauptbahnhof wurde bereits am 31. Mai 1987 erreicht: der Anschluß an das elektrisch betriebene Streckennetz der Deutschen Reichsbahn.

1



2



3



1 Empfangsgebäude des Berliner Ostbahnhofs im Oktober 1970. Davor befand sich unter anderem die Fahrleitung des 1973 stillgelegten Obusbetriebes der BVB.

2 Mitte 1985 wurden Teile des alten Empfangsgebäudes gesprengt, um Baufreiheit für die neuen Anlagen zu erhalten. Im Oktober 1985 sind die letzten Gebäudeschuttreste abtransportiert worden.

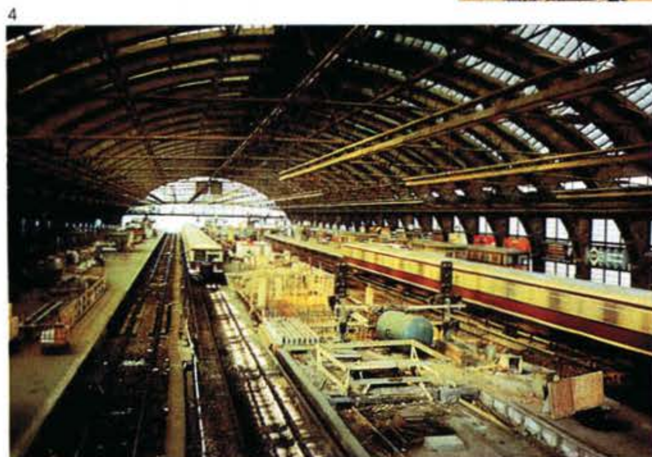
3 Der Hauptteil des künftigen Empfangsgebäudes nimmt Konturen an. Das Foto zeigt den Zustand am 3. Juli 1987.

4 Inzwischen begannen auch die Arbeiten innerhalb der Bahnhofshalle. Im Ostteil mußten die Bahnsteige zum Bau des neuen Fußgängertunnels stillgelegt werden. Die Aufnahme entstand im Mai 1987.

5 Und im Modell sind die Anlagen des Hauptbahnhofs bereits komplett.

Fotos: I. Migura, Berlin

4



5



fahrzeugarchiv

1



2



3



1 Der S-Bahn-Museumszug am 30. Juni 1987 auf dem Gelände des S-Bahn-Betriebswerkes Berlin-Friedrichsfelde mit den ursprünglichen Nummern 2303 und 5447.

2 Weitgehend in den Ursprungszustand versetzt wurde der Triebwagen 2082 der ehemaligen Großen Berliner Straßenbahn von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 1/66 des DMV, die übrigens aus der bekannten Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" hervorgegangen ist.

3 Im Zustand der 30er Jahre zeigte sich der Doppeldeck-Omnibus Büssing D 2 für den Festumzug am 4. Juli 1987.

4 und 5 Während der Fahrzeug-Ausstellung auf dem Wriezener Bahnhof erstmals präsentiert: der Berliner Trümmerbahnzug, restauriert von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" des DMV.

Fotos: H.-J. Hütter, Berlin (1), R. Demps, Berlin (2), N. Schmidt, Berlin (3 bis 5)

4



5



Historisches zum Jubiläum

Anläßlich des 750jährigen Jubiläums von Berlin wurden in den zurückliegenden Wochen und Monaten weitere in mühevoller, oft jahrelanger Kleinarbeit restaurierte Fahrzeuge der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Anzahl derartiger und als Technische Denkmäler langfristig zu erhaltener Oldtimer hat sich damit in der Hauptstadt der DDR weiter erhöht. Im folgenden werden diese Veteranen näher vorgestellt, deren Instandsetzung auch das Verdienst von Mitgliedern des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ist.
me

Museumszug der Berliner S-Bahn

Zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR gehört unter anderem ein Trieb- und Steuerwagen der Berliner S-Bahn. Dieser Viertelzug (Vz) war zuletzt mit den Nummern 275 659 und 275 660 im Einsatz. Er ist ein typischer Vertreter der mit 638 Vz größten je gebauten deutschen Triebwagenserie. Die heutigen Museumsfahrzeuge wurden 1928 von Orenstein & Koppel, Berlin (Triebwagen), und Wegmann & Co, Kassel (Steuerwagen) gebaut. Sie waren über fünf Jahrzehnte im Planeinsatz.
Bereits Mitte der 70er Jahre gehörte der genannte Vz zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR.
Schon seit den 60er Jahren veränderte sich teilweise das Gesicht dieser Fahrzeugserie durch die Einführung des Einmannzugbetriebes bei der Berliner S-Bahn – äußerlich an den umgestalteten Stirnseiten erkennbar. Und seit 1979 werden zahlreiche Wagen modernisiert und als BR 276.1 eingesetzt.
Der restaurierte Museumsviertelzug war während der Fahrzeug-Ausstellung auf dem Wriezender Bahnhof im Juni dieses Jahres erstmalig zu bewundern.
Die genaue Beschreibung des S-Bahn-Museumszuges bleibt einer weiteren Veröffentlichung vorbehalten. Nur soviel sei gesagt: Die Schöneweider Werkeisenbahner haben eine von hohem handwerklichem Geschick getragene Arbeit geleistet. Jedes Einzelteil wurde in mühevoller Kleinarbeit restauriert – oder wenn erforderlich, völlig neu gefertigt: ob Gepäckraufen, Abfallbehälter, Lüftungsklappen, die getrennten 2.- und 3.-Klasse-Abteile oder die beiden Führerstände.
Der S-Bahnzug wird künftig zu besonderen Anlässen im Einsatz sein. Betreut wird er von einem Pflegekollektiv des S-Bahnbetriebswerkes Berlin-Grünau.
wdm.

Zwei alte, neue Straßenbahnfahrzeuge

Die Sammlung historischer Berliner Straßenbahnwagen beim VE Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe konnte am 3. Mai 1987 um zwei betriebsfähige historische Straßenbahnwagen erweitert werden. Traditionsgemäß fand die Inbetriebnahme vor dem alten Depot der ehemaligen Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn in Berlin-Schmöckwitz statt. Die Restaurierung beider Fahrzeuge begann bereits im Jahre 1980 und erforderte 10 000 Freizeitstunden. Der Triebwagen 2082 der Großen Berliner Straßenbahn ist ein Exponat, das an den elektrischen Straßenbahnbetrieb in Berlin um die Jahrhundertwende erinnert. Zweiachsige Triebwagen dieser Bauart mit dem auffallend kurzen Radstand lösten in jenen Jahren die Pferdebahnen ab. Rund 700 Triebwagen dieses Typs rollten einmal in Berlin. Der Verkehrseinsatz endete nach rund 30 Jahren um 1930 für den Personenverkehr. Einen Teil der Fahrzeuge baute man um, von anderen konnten die elektrischen Ausrüstungen weiter verwendet werden. Der Triebwagen 2082 war weitere drei Jahrzehnte im Dienst der Berliner Straßenbahn, zuletzt als Kranschlepper unter der Nummer H 26 (H für Hilfsgerätewagen, 26 für Hof-Nr. Köpenick, Wendenschloßstraße).
Im Rahmen der Restaurierung fiel nicht nur eine Hauptuntersuchung an. Dazu gehörten auch der Einbau von Längssitzen, eines Lüftungsaufbaus und die Bestimmung von Farben und Formen zur Ausschmückung des Fahrzeugs. Gleiche Aufwendungen waren bei der Restaurierung des Beiwagens 808 aus dem Jahre 1906 erforderlich. Dieses Fahrzeug gehörte zu einer Serie von 174 Wagen, die für die Große Berliner Straßenbahn gebaut wurden. Nach Eingemeindung aller Vororte und Zusammenfassung der meisten Straßenbahnbetriebe im Jahre 1920 erhielt der Beiwagen die Nummer 1032. Nach Einbau von Schiebetüren für den schaffnerlosen Betrieb (OS-Betrieb) war das nun zum Typ B 06/27 zählende Fahrzeug bis Ende der 60er Jahre im Linienverkehr auf der Straßenbahnlinie 84 Friedrichshagen (Wasserwerke) – Altglienicke (Am Falkenberg) in Betrieb.
In Berlin existieren nunmehr 13 einsatzfähige historische Straßenbahnfahrzeuge des Personenverkehrs, die seit 1967 in ehrenamtlicher Denkmalpflegearbeit von Mitgliedern der heutigen Arbeitsgemeinschaft 1/66 „Berliner Nahverkehr" des DMV restauriert und betreut werden.
rd.

Doppeldeck-Omnibus aus dem Jahre 1934

Genau zwei Monate vor dem geplanten Fertigstellungstermin – dem Festumzug zum Berliner Stadtjubiläum – konnte der historische Doppeldeck-Omnibus Büssing D 2 mit der früheren BVG-Wagen-Nr. 698 der Öffentlichkeit vorgestellt werden.
Nach zweijähriger Restaurierung im VEB Kraftfahrzeug-Instandsetzungsbetrieb (KIB) Berlin-Treptow, an der sich Freunde der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" des DMV federführend beteiligten, ist ein weiterer wertvoller Mosaikstein der Nahverkehrsgeschichte im alten Glanz wiedererstanden.
Das 1934 von der NAG-Büssing AG für die Berliner Verkehrs-AG (BVG) gelieferte Fahrzeug gehörte zu einer relativ kleinen Serie von 20 Stück und war bis 1958 in Betrieb. Von den Berliner Verkehrsbetrieben an das Zentralhaus der Jungen Pioniere verkauft, diente der Omnibus mehrere Jahre als mobiler Filmvorführwagen bis ihn der VEB DEFA erwarb und in seine Requisite aufnahm. Unzulänglich untergebracht, war seine Erhaltung äußerst gefährdet. Erst nach der Übernahme der Rechtsträgerschaft durch das Märkische Museum, verbunden mit der großzügigen Förderung der Restaurierung durch die Abteilung Denkmalpflege beim Magistrat von Berlin, konnte seine weitere Erhaltung nunmehr gesichert werden.
Bei den Wiederherstellungsarbeiten wurde sowohl technisch, als auch gestalterisch auf den Zustand der letzten Betriebsjahre orientiert. Lediglich zum Festumzug anläßlich des Berliner Stadtjubiläums am 4. Juli 1987 erhielt er vorübergehend ein äußeres Erscheinungsbild aus den 30er Jahren mit dem Nummernkasten am Schirm der Fahrerkabine und großflächiger Reklame an den oberen Seitenflächen.
nsch.

Trümmerbahnzug – Denk- und Mahnmal

Erstmalig zu sehen auf der Fahrzeug-Ausstellung im Wriezener Bahnhof war auch ein völlig restaurierter Trümmerbahnzug. Auf ihn wird hier nicht näher eingegangen. Ein Beitrag über das bemerkenswerte Verkehrsdenkmal befindet sich auf den Seiten 16 und 17 dieses Heftes.
me

Dipl.-Ing. Reinhard Demps (DMV), Berlin

Die Berliner Straßenbahn von 1945 bis 1987

1. Teil

Vorstehender Beitrag beschäftigt sich mit der Geschichte der Berliner Straßenbahn nach dem zweiten Weltkrieg. Diese Entwicklung ist zugleich ein Stück Geschichte der 750jährigen Stadt. Viele der hier enthaltenen Fakten waren nicht nur für die Straßenbahn von Bedeutung. Vielmehr war es umgekehrt. Die von den Westmächten betriebene Politik wirkte sich unmittelbar auf dem Straßenbahnbetrieb in ganz Berlin aus, bis 1953 nahezu täglich. Erst danach konnte der Betrieb in der Hauptstadt der DDR, Berlin, planmäßig stabilisiert werden.

Am Ende des zweiten Weltkrieges näherten sich die Kampfhandlungen immer mehr jener Stadt, von der dieser verheerende Krieg sechs Jahre zuvor seinen Anfang nahm.
Bombenangriffe hatten das Verkehrswesen vor allem im Stadtzentrum schwer zerstört, so daß am 23. April 1945 der innerstädtische Verkehr gänzlich zum Erliegen kam.
Bereits am 28. April 1945 – die Rote Armee hatte die östlichen und nördlichen Außenbezirke der Stadt erreicht – erließ der spätere erste sowjetische Stadtkommandant, Generaloberst Bersarin, den Wiederaufbaubefehl Nr. 1, in dem es unter Punkt 4 wörtlich hieß: „Alle kommunalen Betriebe, wie Kraft- und Wasserwerke, Kanalisationen, städtische Verkehrsmittel (Untergrund- und Hochbahn, Straßenbahn und Trolleybus) ..., haben ihre Arbeit zur Versorgung der Bevölkerung wieder aufzunehmen. Arbeiter und Angestellte der oben genannten Betriebe haben an ihren Arbeitsplätzen zu verbleiben und ihre Pflichten weiter zu erfüllen."
Am 2. Mai 1945 war der Krieg in Berlin zu Ende. Die Stadt glich einem Trümmerhaufen. So waren auch 95 Prozent der Straßenbahnfahrleitungen und fünf Betriebshöfe zerstört. Nur rund 25 Prozent der Straßenbahnwagen blieben von Beschädigungen unversehrt. 1938, dem letzten Jahr vor Beginn des zweiten Weltkrieges, verfügten die Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) über ein weitverzweigtes Straßenbahnnetz. 71 Straßenbahnlinien rollten auf einer Streckenlänge von 572,4 km. Die Linienlänge betrug 1365 km. In 17 Betriebshöfen waren 1557 Trieb- und 1266 Beiwagen der verschiedensten Typen beheimatet. Bei 133 Mill. gefahrenen Wagenkilometern wurden im genannten Jahr 629,9 Mill. Fahrgäste befördert. In der Uferstraße befand sich die Straßenbahnhauptwerkstatt. Die Hauptverwaltung hatte nahe dem Potsdamer Bahnhof in der Köthener Straße ihren Sitz und wurde 1943 durch einen Bombenangriff zerstört. Im Mai 1945 erhielt die Verwaltung in der Potsdamer Straße ein neues Domizil.
Von hieraus begann der Wiederaufbau des Straßenbahnbetriebes. Eine von der antifaschistisch-demokratischen Umwälzung geprägten Aufbauarbeit bestimmte die Tätigkeit in allen Dienststellen, vor allem aber auf den Betriebshöfen und in den Werkstätten. Befreit von dem Druck des Krieges und der faschistischen Willkürherrschaft begann man in allen 20 Berliner Stadtbezirken das zerstörte Nahverkehrssystem in Gang zu bringen. Bereits am 20. Mai 1945 konnten die ersten Straßenbahnlinien wieder in Betrieb genommen werden: Linie 28 Tegel–Tegelort, Linie 128 Tegel–Heiligensee und Linie 87 Treptow (Elsenstraße)–Bahnhof Schöneweide. Es folgten die Abschnitte ab 27. Mai

1



2

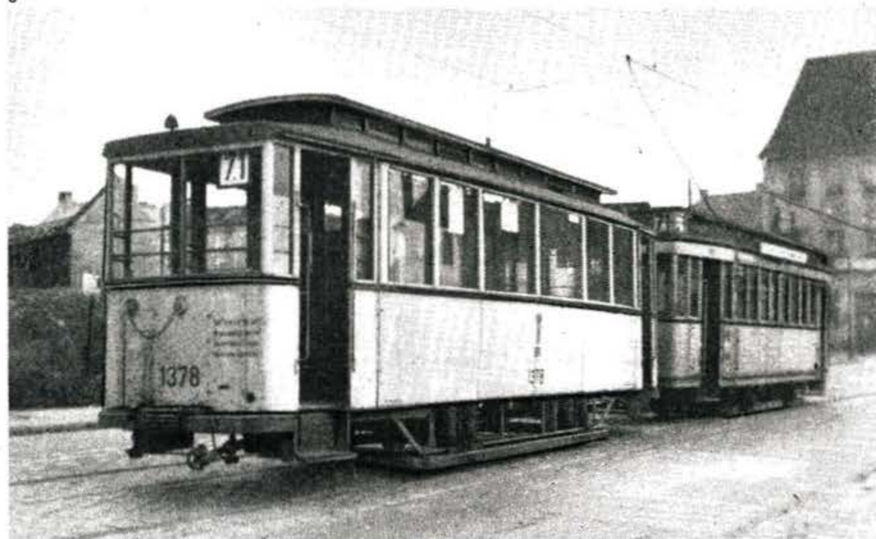


1 Ein Triebwagen des Typs T 24 befährt die neben der Staatsoper gelegene östliche Rampe des Lindentunnels. Zu dem Zug der Linie 46 Nordend–Dönhoffplatz gehört außerdem ein Beiwagen des Typ BF 42.

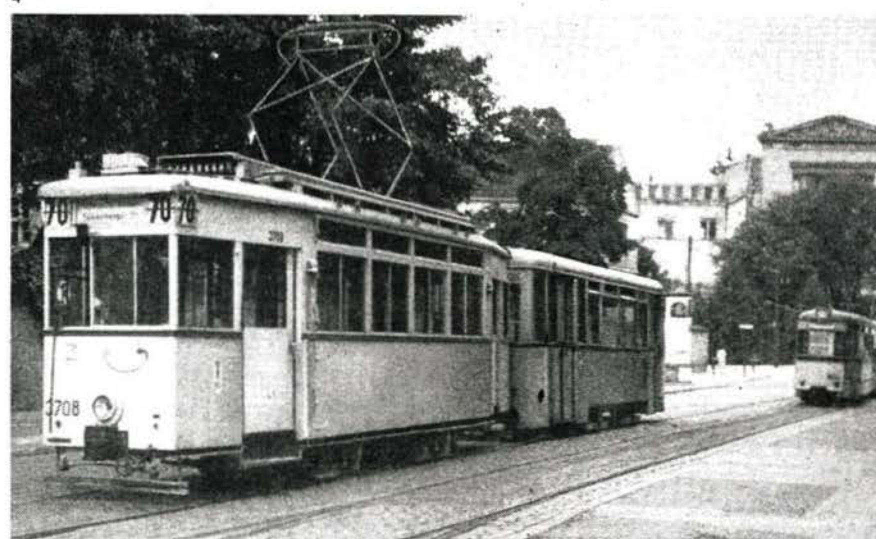
2 Ein Mitteleinstieg-Triebwagen des Typs TM 31 U in der Alexanderstraße im Jahre 1964. Gegenüber der Ursprungsausführung hat dieser Wagen im Raw Berlin-Schöneweide eine zusätzlich vordere Einstiegstür erhalten, die für den sogenannten

1945 Tegel–Müllerstraße Ecke Seestraße, ab 26. Mai 1945 Karlshorst–Nalepastraße, ab 23. Mai 1945 Nalepastraße–Köpenick, Linden-Ecke Bahnhofstraße und ab Juni 1945 die Trassen durch die Prenzlauer Allee und die Greifswalder Straße sowie die Strecken Rosenthal–Nordend und Zentrum–Treptow.
Am Jahresende 1945 waren bereits 288 km des Straßenbahn-Gleisnetzes wieder befahrbar und 1171 Straßenbahnwagen betriebsfähig. Zwischen Mai und Dezember 1945 stieg damit die Linienlänge von 18,1 km auf 328,3 km, die Zahl der arbeitenden Betriebshöfe von zwei auf 16 und die Zahl der Linien von drei auf 50 an.
Nachdem im Juli 1945 vertragsgemäß die Alliierten Frankreich, Großbritannien und USA Teile der Stadt besetzten, war Berlin zu einer Viersektorenstadt geworden. Die Verwaltung der BVG lag nun im amerikanischen Sektor. Zunehmend wurden von nun an die im sowjetischen Sektor gelegenen Dienststellen bei der Materiallieferung benachteiligt. Mitglieder der KPD und dann der SED behinderte man bewußt bei ihrer Arbeit. Mit Einführung einer seperaten Autobuslinien eingeführt worden. Auf den vereinbarten Haltestellen wechselten die Schaffner des jeweiligen Währungsgebietes. Zum 1. Juni 1949 wurde ein Umsteigefahrschein eingeführt.
Um die Fahrscheinstempel zu vereinfachen, stellte man zum gleichen Zeitpunkt die dreiziffrigen Liniennummern auf zweistellige um, so die Linie 174 Weißensee (Rennbahnstraße)– Bahnhof Lichterfelde Ost (Jungfernstieg) in Linie 73.
Schon im September 1948 entstand eine städtische Separatverwaltung für die westlichen Sektoren. Deshalb wurde am 30. November 1948 ein neuer demokratischer und arbeitsfähiger Magistrat gebildet, der sich trotz der zugespitzten Lage für die Einheit des Berliner Nahverkehrs einsetzte. Doch die Beziehungen der BVG-Hauptverwaltungen zu den Dienststellen im sowjetischen Sektor verschlechterten sich immer weiter. Um den Straßenbahnbetrieb hier reibungslos weiterführen zu können, nahm am 1. August 1949 eine eigene als „BVG-Ost" bezeichnete Verwaltung ihre Arbeit auf. Gleichzeitig wurde auch der arbeitende Straßenbahnfahrzeugpark aufgeteilt. Die im jeweiligen Territorium befindlichen Fahrzeuge verblieben dort, ohne Umsetzungen vorzunehmen (siehe Tabelle). Am 7. Oktober 1949 wurde der demokratische Sektor von Berlin die Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik. Der weitere Aufbau der Straßenbahn bereitete durch fehlende und schwer beschaffbare Ersatzteile große Schwierigkeiten. Um die Gesamtsituation zu stabilisieren, wurden die Beiwagen der ersten neuen in der DDR produzierten Straßenbahnserie vom Typ LOWA zunächst nach Berlin geliefert und als Typ B 50 und B 51 bezeichnet. Besonders schwierig gestaltete sich das Fehlen der Straßenbahnhauptwerkstatt. Bevor das Raw Berlin-Schöneweide ab 1954 diese Aufgaben übernahm, wurden Berliner Straßenbahnwagen in verschiedenen Betrieben des Lokomotiv- und Waggonbaus (LOWA) in der jungen Republik neu aufgebaut.
Dabei verloren die Fahrzeuge zum Teil ihr altes Aussehen. Beteiligt an diesem Programm waren die Betriebe in Hennigsdorf, Bautzen, Niesky, Werdau und Johannistal. Die Abb. 3 und 5 vermitteln einen Eindruck von den Berliner Straßenbahnwagen der 50er und 60er Jahre.
Eine grundlegende Modernisierung erfuhren in der ersten Hälfte der 50er Jahre die gesamten Fahrleitungsanlagen. Damit verbunden war die Ausrüstung aller Triebwagen mit Scherenstromabnehmern. Die zuvor üblich gewesenen Stangenstromabnehmer waren 1920 durch die neue Einheitsgesellschaft als verbindlich erklärt worden, weil die Große Berliner Straßenbahn die meisten Triebwagen einbrachte und selbige ausschließlich über diese Bauart verfügten. Die Vorteile der neuen

3



4



Z-Betrieb eingebaut wurde. Der Beiwagen ist vom Typ B 53.

3 Mit dem Wiederaufbau veränderten fast alle Fahrzeuge ihr Aussehen mitunter erheblich. Hier ein HAWA-Wagen des Typs B 21.

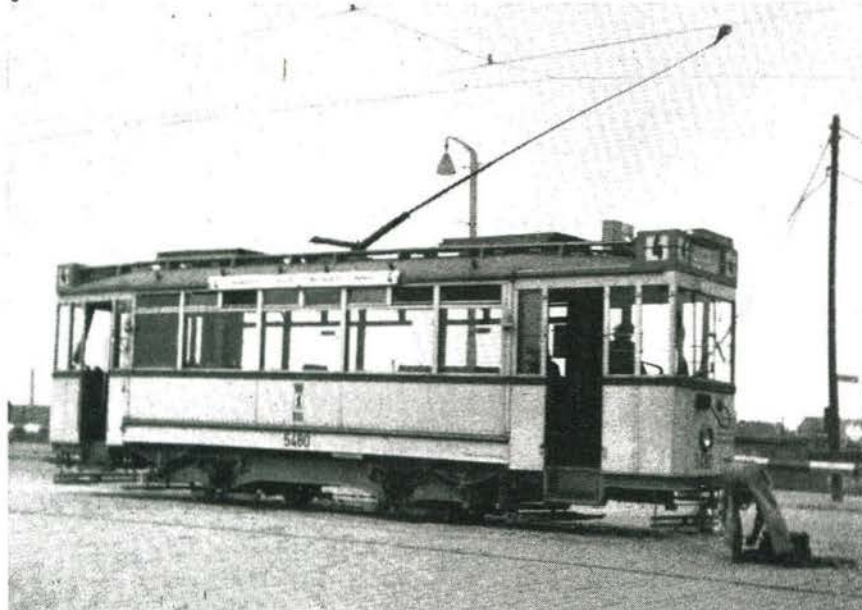
4 Die Fahrzeuge des Typs T 33 U erhielten den Beinamen „Stube und Küche". Der Fahrgastraum war in Raucher- und Nichtraucherabteil getrennt. Das Foto entstand in der heutigen Clara-Zetkin-Straße.

Währung in den Westsektoren begann im Juni 1948 die Spaltung des innerstädtischen Verkehrs von Berlin. Bis zum März 1949 galten noch beide Währungen bei der BVG. Von da an wurde in sämtlichen Verkehrsmitteln, die die Westsektoren befuhren, nur noch die westliche Währung anerkannt. Kurz zuvor war bereits der Schaffnerwechsel auf zehn Straßenbahnlinien und zwei

Stromzuführung waren überzeugend. Neben einer einfacheren Bauart gab es auch eine höhere Sicherheit, konnte doch keine Rolle mehr entgleisen und den Betrieb behindern. Doch zurück zur Netzentwicklung:
Ab 14. Oktober 1950 wurden die Straßenbahnlinien 47 nach Schönefeld und 96 nach Machnower Schleuse nicht mehr über die Stadtgrenze von Westberlin hinaus betrieben. Während die Linie 47 von der Stadtgrenze bis Schönefeld gänzlich eingestellt wurde, existierte die Linie 96 noch lange Zeit als Inselbetrieb zwischen Teltow-Seehof und Machnower Schleuse.
Die endgültige Trennung des Straßenbahnverkehrs erfolgte am 15. und 16. Januar 1953. Von nun an gab es keine durchgehend betriebenen Straßenbahnlinien mehr von und nach oder durch Westberlin. Für die Linien 3, 74 und 95 wurde die Weiterbenutzung auf dem gekauften Fahrschein im anderen Sektor möglich. Zeitkarten galten weiter. Die Streckenführungen der Linien 1 Charlottenstraße – Hallesches Tor, 4 Bernauer Straße – Schlesisches Tor, 21 Moabit (Wiebestraße) – Friesenstraße, 23 Rosenthal – Augustenburger Platz, 24 Buchholz – Gesundbrunnen, 35 Wilhelmsruh – Siemensstadt, 36 Wilhelmsruh – Gesundbrunnen, 76 Hundekehle – Anhalter Bahnhof, 87 Dönhoffplatz – Rahnsdorf, 88 Steglitz (Stadtpark) – Wiener Brücke und 92 Bahnhof Oberspree – Dönhoffplatz mußten entsprechend verändert werden. Die Straßenbahn in Westberlin fuhr am 2. Oktober 1967 zum letzten Mal. In der Hauptstadt der DDR allerdings erlebte sie eine große Blüte. Über diese Weiterentwicklung wird im Heft 12 des „me" berichtet.

Anmerkung der Redaktion
Die zu diesem Beitrag gehörenden Übersichtszeichnungen können aus Platzgründen erst im Heft 12/87 erscheinen.

5



6



5 Triebwagen des Typs TF 13/25 in der Aufbauversion des Waggonbau Niesky um 1951.

6 In der Gleisschleife Schmöckwitz 1959 fotografiert: rechts der 2,50 m breite und 1951 gebaute erste Großraumzug, der bis zum Herbst 1961 im Einsatz war und 1969 verschrottet wurde; links der erste Großraumzug der Vorausserie.

Fotos: J. Kubig, Berlin

Tabelle
Verbleib der Fahrzeuge ab 1. August 1949

Wagentyp	BVG-Ost	BVG-West	Summe
Triebwagen			
T 08/24	15	50	65
T 08/24 S	—	1	1
TM 33	8	28	36
TM 36	40	100	140
TM 31 US	1	—	1
TM 31 U	36	47	83
T 33 U	14	39	53
TM 34	22	22	44
TF 14/24 S	10	3	13
TF 21 S	9	11	20
TF 12/25	—	4	4
TF 06/29	—	3	3
TF 13/26	2	—	2
TF 26	5	—	5
TD 07/25	31	46	77
TDS 08/24	56	48	104
TD 03/39	—	1	1
TD 13/25 S	—	3	3
TF 13/25	29	45	74
TF 13/25 S	—	3	3
TF 20/29	8	50	58
T 25	1	—	1
T 24	164	244	408
TEM 26	—	8	8
TG 29/38	—	2	2
Summe	451	758	1209
Beiwagen			
B 24	164	256	420
B 25	90	137	227
BM 28/35	6	17	23
BM 28/37	3	15	18
B 06/27	22	56	78
BF 21/40	—	3	3
B 26	6	2	8
B 21	37	65	102
B 10/27	5	7	12
B 13/27	3	—	3
BF 13/25	4	5	9
B 07/27	2	3	5
BDM 26	15	27	42
BF 42	10	9	19
Summe	367	602	969

Legende:
Der BVG-Typenschlüssel wurde 1934 eingeführt. Im einzelnen bedeuten:
T – Triebwagen, B – Beiwagen, D – Drehgestell, M – Mitteleinstieg, F – Fahrgestell, S – Städtisch, G – Gelenkwagen, E – Einrichtung.
Die erste Zahl ist das Baujahr und die zweite das Umbaujahr. Die dann folgenden Buchstaben bedeuten: U – Umbau und S – Sonderbauart.

eisenbahn kurzmeldungen

Bahnhöfe werden ansehnlicher

Bei der Deutschen Reichsbahn gibt es gegenwärtig 3200 Bahnhöfe, die eine Fläche von 200 km^2 einnehmen.
1,8 Mill. Reisende benutzen täglich die Eisenbahn. Die Empfangsgebäude stellen zugleich eine Visitenkarte der Städte und Dörfer dar. Diese Reiseverkehrsanlagen sollen nun Schritt für Schritt ein attraktives Aussehen erhalten. In einigen Bezirken gibt es bereits einen Wettbewerb um den schönsten Bahnhof. Die örtlichen Staatsorgane machen da ebenso mit wie Betriebe, Handwerker, Künstler und auch Arbeitsgemeinschaften des DMV. Beispielgebend für diese bemerkenswerte Initiative sind unter anderem der Bezirk Suhl und zahlreiche Dienststellen der DR. Das Ministerium für Verkehrswesen und der Nationalrat der DDR orientieren darauf, daß im Rahmen der Bürgerinitiative „Mach mit" republikweit und dauerhaft die Bahnhöfe zu Anziehungspunkten gestaltet werden. Dabei bilden Pflegeverträge zwischen der Deutschen Reichsbahn und den gesellschaftlichen Organisationen bzw. Institutionen eine wichtige Grundlage.
me

Künftig mit Obussen

Der Stadtverkehr in Neubrandenburg wird künftig mit Obussen bewältigt. Im Mai 1987 beschloß der Rat des Bezirkes, den Einsatz dieses umweltfreundlichen Nahverkehrsmittels ab 1989 vorzubereiten. Vorgesehen ist die Umstellung von 18 Buslinien, wofür 86 Obusse benötigt werden. Für diese Entscheidung waren vor allem ökonomische Aspekte und eine höhere Umweltfreundlichkeit, darunter auch ein geringerer Lärmpegel, maßgebend. Damit können die 51 derzeit täglich für den Stadtverkehr erforderlichen Kraftomnibusse ersetzt werden.
me

100 Jahre Selketalbahn

Eine Bahn, genannt nach dem kleinen Fluß, an dessen Ufer ein großer Teil ihrer Strecke verläuft, feierte am 7. August 1987 ihr einhundertjähriges Jubiläum. Ein würdiger Anlaß für viele Eisenbahner des Rbd-Bezirkes Magdeburg dieses Jubiläum zu begehen. In Gernrode fanden eine Reihe von Veranstaltungen – unter großer Anteilnahme der Einwohner von Gernrode und ihren Urlaubern – statt, zum Beispiel eine Fahrzeug-Ausstellung im Bahnhof Gernrode, eine große Modellbahn-Ausstellung unter Beteiligung der Arbeitsgemeinschaften 7/11, 7/12, 7/16 und 7/74 des DMV sowie Sonderfahrten mit dem Oldtimerzug von Gernrode nach Harzgerode. Dort gab es eine Modellbahn-Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft 7/10 Hettstedt zu sehen. Am Abend des 7. August hatte der Präsident der Rbd Magdeburg Eisenbahner der Schmalspurbahn, Vertreter der örtlichen Organe und Institutionen zu einer Festveranstaltung eingeladen und verdienstvolle Eisenbahner, unter anderem die Kollegen der Triebfahrzeugeinsatzstelle Gernrode des Bahnbetriebswerkes Wernigerode Westerntor, die täglich mit ihrer fleißigen und gewissenhaften Arbeit dafür sorgen, daß die vielen Aufgaben von dieser kleinen wichtigen Bahn erfüllt werden, gewürdigt.
me



Am 13. Juli 1987 endete nach mehr als 100 Jahren der Einsatz der Heberleinbremse auf der Strecke Oschatz – Mügeln. Das Foto zeigt den ersten planmäßig mit Saugluftbremsanlage ausgerüsteten Güterzug im Bahnhof Oschatz.
Foto: J. Albrecht, Oschatz



Am 15. Mai 1987 wurde die ehemalige Weimar-Berkaer Eisenbahn 100 Jahre alt. Auf der heute noch für den Reise- und Güterverkehr betriebenen Strecke Weimar – Bad Berka – Kranichfeld werden täglich wichtige Transportaufgaben bewältigt. Aus Anlaß des Jubiläums verkehrten am 16. und 17. Mai 1987 dampfbespannte Traditionszüge. Dieses Foto zeigt den Traditionszug im Bahnhof Bad Berka mit der Lokomotive 94 1292. Rechts ein planmäßiger Personenzug mit einer Lokomotive der Baureihe 112, die hier heute zum täglichen Bild gehört.
Foto: D. Marohn, Bad Berka

Lok-einsätze

Raw „Helmut Scholz" Meiningen
Planmäßig aufgearbeitet wurden folgende Maschinen:
Mai: 50 3551 (Bw Reichenbach), 50 3600 (Bw Karl-Marx-Stadt), 52 8046 (Bw Kamenz), 52 8123 (Bw Kamenz), 52 8147 (Bw Haldensleben) sowie die Museumslok 01 2137.
Juni: 52 8041 (Bw Engelsdorf), 52 8051 (Bw Görlitz), 52 8138 (Bw Görlitz), 52 8148 (Bw Bautzen), 52 8190 (Bw Cottbus/Est Guben). Hinzu kam die schon längere Zeit als Dampfspender im Bw Roßlau befindliche 44 2536.
Seit dem 22. 7. 1987 befindet sich die 64 1007 zur Aufarbeitung im Raw. Zerlegt wurde im Dezember 1986 die 41 1148 (zuletzt Bw Güsten).
Verbleib der Lok 03 2117 (siehe „me" 7/87, S. 3)
Mitte des Jahres 1984 kam die Lok 03 2117 aus dem Bw Magdeburg in das Raw Meiningen. Der Umbau zum Dampfspender erfolgte im August 1985. Die Schadgruppe L7, welche auch den Umbau beinhaltete, wurde am 26. August 1985 abgeschlossen. Im Oktober erfolgte dann die Zuführung nach Quedlinburg.
Sch (Juli 1987)

Bw Nossen (me 5/87 – 15)
Lokbestand: 50 2740 (ex Karl-Marx-Stadt) Hzl.
Der Eintageumlauf für die Baureihe 50 ist im Jahresfahrplan 1987/88 weiter gültig, allerdings kamen hier Anfang Juni Dieselloks der BR 110/112 zum Einsatz. Alle Dampflokomotiven waren kalt abgestellt.

Bw Dresden (me 5/87 – 15)
Die 50 3616 wurde im März an das Bw Karl-Marx-Stadt abgegeben.
St. (Juni 1987)

Bw Eberswalde
Am 25. März 1987 wurde mit der Lok 52 8031 der planmäßige Dampflokeinsatz endgültig beendet.
Lokbestand: 50 3648 (k), 52 8031 (Hzl), 52 8132 (k), 52 8133 (k).
We (Aug. 1987)

Bw Kamenz
Der Dampflokeinsatz wurde mit der Lok 50 8009 endgültig beendet. Die von den Loks der BR 52 gefahrenen Leistungen sind von Dieselloks der BR 112, 114 und 118 übernommen worden.
Ma (Juni 1987)

Rbd Schwerin
Mit Beginn des Jahresplanes 1987/88 wurde auch hier der Dampflokbetrieb eingestellt.
me

Est Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
Lokbestand: 52 8008, 52 8036, 52 8085, 52 8090 (Raw), 52 8093, 52 8116, 52 8121, 52 8190 (Raw), 44 1251, 44 2196, 44 2324, 44 1304 (z-gestellt).
Umlauf (KBS 220/222): WPG (N 62233) 8.22, 9.01 PzO; PzO 9.38, 9.53 Mdf; Mdf 10.23, 10.34 Cs. Cs (N 62234) 11.30, 11.41 Mdf; Mdf 12.40, 12.54 PzO; PzO 13.36, 14.11 WPG. WPG (Dg 51258) 23.06, Fko 0,45. Fko – Cs über Grunow (59547), von Cs nach WPG als Lz.
Legende: WPG – Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, PzO – Peitz Ost, Mdf – Mersdorf, Cs – Cottbus.

Bw Cottbus
Lokbestand: 52 3548, 52 8072, 52 8122, 52 8197, 52 8163, 44 1106, 44 1537, 44 1698, 44 1412, 44 2264, 44 2225, 44 2546, 03 204, 43 001 (Museumslok).
Ba (Juni 1987)

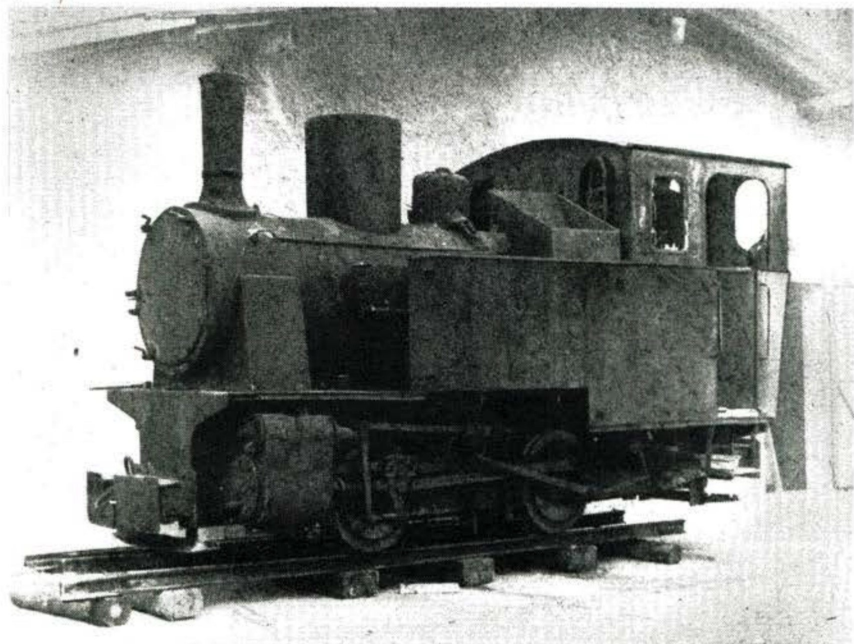
Norbert Schmidt (DMV), Berlin

Geschichte zum Anfassen

Der historische Trümmerbahnzug in Berlin

Als 1964 ein kleiner Kreis von Kleinbahnfreunden die Arbeitsgemeinschaft 1/11 des DMV gründeten, gab es in unserem Land noch viele blankgeschliffene schmalspurige Schienenwege, die von einem regen Betrieb kündeten.
Die Wochenenden dieser Eisenbahnenthusiasten waren gefüllt mit vielfältigen Exkursionen und Programmen. Ihre Hobbywelt war also noch in Ordnung. In jener Zeit führte die Konkurrenz der Straße mehr und mehr zur Stillegung von vielen dieser kleinen Bahnen. So manche Exkursion war dann für unsere Freunde kein freudiges Ereignis mehr, eher der „Grabgesang" wegen einer Streckenschließung. Unter den Trauergästen reifte aber der Wunsch, doch etwas von dem Fluidum der kleinen Bahnen zu bewahren und neben vielen Fotos und begehrten Trophäen auch komplette Originalstücke zu erhalten.
In der inzwischen gewachsenen AG 1/11 waren jedoch nur die Straßenbahnfreunde in ihrem Bemühen um die Bewahrung historischer Fahrzeuge erfolgreich (siehe „me" 6/84 sowie S. 11 dieser Ausgabe). Die Freunde der schmalspurigen Dampfbahnen fanden dagegen wenig Gehör. Mit der Orientierung, die Berliner Pioniereisenbahn in eine „moderne Anlage" umzugestalten, verschwanden schließlich ihre Hoffnungen, in ihrer Heimatstadt ein wenig historische Schmalspuratmosphäre zu etablieren. Weitere Jahre vergingen. Dann aber eröffnete eine Initiative aus den Reihen der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" des DMV in Verbindung mit dem Märkischen Museum Berlin eine neue Perspektive. Eine eigens dafür angeschaffte Leichtbauhalle sollte wertvolle Sachzeugen aus der Berliner Verkehrsgeschichte vor dem weiteren Verfall schützen. Bei der Auswahl der dafür vorgesehenen Exponate wurde beiläufig geäußert, daß auch ein Trümmerzug dabei sein könnte. Geeignete Fahrzeuge wären zwar nicht vorhanden, aber – vielleicht ließe sich noch etwas aufspüren. Einige Monate später fand sich – um es vorwegzunehmen – das spätere Glanzstück: eine LOWA-Dampflokomotive mit 600-mm-Spurweite und 70 PS aus dem Jahre 1950. Als ausgediente Heizlokomotive dämmerte sie im Ziegelwerk Crimmitschau einer dunklen Zukunft entgegen. Der Rost hatte trotz Teilüberdachung schon die Übermacht gewonnen. Von den Kabinenwänden waren die jüngsten Farbschichten bereits abgebröckelt.
Die darunterliegenden Farbreste gaben einen für unsere Freunde interessanten Hinweis frei, eine ehemals in schwülstiger Strichstärke aufgetragene Nummer 44. Diese Numerierung war in Berlin bei der Bau-Union, dem späteren Kombinat Tiefbau, üblich. In dieser Zahlenfolge waren die LOWA-Loks eingeordnet. War es also eine ehemalige Berlinerin,

1



die es ins Sächsische verschlagen hatte? – Nun, keine wichtige Frage zu jener Zeit, sondern deren Beantwortung eine Aufgabe für später und für eingefleischte Lokalpatriotisten. Auf alle Fälle gab es sie noch, eine Trümmerlok, wie sie in den Jahren der Schuttbeseitigung und des Wiederaufbaues im Einsatz war, und dazu noch in einem restaurierungsfähigen Zustand.
Das Ziegelwerk war zur Abgabe ohne die leidige Schrottbedingung bereit, und das Märkische Museum stimmte der Übernahme kurz entschlossen zu. Bereits wenige Tage später rollte die Lok auf einem Tieflader Richtung Norden. Doch kaum waren die Freudenlaute beim Empfang im Depot des Märkischen Museums verklungen, folgte die niederschmetternde Nachricht, daß die Halle zur Unterbringung nicht zur Verfügung stehen würde. Eine Restaurierung im Freien? Unmöglich! – Und auch wenig sinnvoll. Nach Monaten des Ringens, dann der Entschluß: Ein Dach wird selbst gebaut. Doch diese Minimallösung erwies sich bald als recht unzulänglich, und so wurde am Ende ein richtiger Lokschuppen daraus. Nicht geräumig, aber ausreichend.
Die Arbeiten am eigentlichen Objekt konnten beginnen. In mühevoller Kleinarbeit wurde demontiert, überholt, nachgefertigt oder ergänzt, bis sich alles auf die Frage konzentrierte, ob es gelingen würde, auch den Kessel zu reparieren und damit wieder die volle Betriebsfähigkeit zu erreichen. Vorsichtige Fühlungnahme mit den Kollegen des Raw „DSF" Görlitz verbunden mit der finanziellen Förderung des Projektes durch die Abteilung Denkmalpflege beim Magistrat von Berlin ließen die Hoffnungen wachsen. Aber erst nach dem Vorliegen wichtiger Beweise für die Ernsthaftigkeit und das Durchhaltevermögen unserer Freunde folgte die allseitige Zustimmung. Dazu mit einer Zielstellung: 1987 muß zum Stadtjubiläum ein kompletter Zug gezeigt werden können.
Zu dieser Zeit schrieb man gerade das Jahr 1984, und drei Jahre schienen eine lange Frist, doch die Kraft ehrenamtlicher Enthusiasten konzentriert sich nun einmal auf den Feierabend. So viel Zeit stand doch nicht zur Verfügung. Dennoch folgte eine Phase des Optimismus. Als schließlich im Sommer 1986 die Sonne steil am Himmel stand und der Kessel noch immer nicht aus Görlitz zurück war, da wurde den Beteiligten doppelt warm. Zwischen den Perlen auf der Stirn mischte sich auch der erste Angstschweiß. Endlich, im August wieder ein Aufatmen. Nach einem spannenden Ringen um die Koordinierung von Transport und Hebetechnologie waren Triebwerk und Kessel wieder vereint. Dazu, der Zufall wollte es, erreichten auch am selben Tag sechs ausgediente Muldenkipper das Depot. Der zügigen Arbeit stand nun nichts mehr im Wege; wenn nicht gerade ein strenger Winter ... Und er kam, der Jahrhundertwinter. Niemals zuvor hätten sich die

1 Die Lok 44 nach Ankunft im Depot des Märkischen Museums Berlin am 20. Oktober 1979

2 Demontiert bis auf die letzte Schraube – Arbeiten am Rahmen der Lok 44

3 Der Kessel ist aufgesetzt – die Endmontage kann beginnen

4 Aufatmen für einen Augenblick. – Die Deutz-Diesellok „schwebt" in das Depot des Märkischen Museums ein.

Fotos: Verfasser

Freunde Träumen lassen, daß man auch bei 20 °C unter Null arbeiten kann. Doch der verbissene Wille von Eisenbahnenthusiasten, den der „unbeteiligte Normalbürger" ohnehin als unnormal abtut, ließ es möglich werden.

Dann die lähmende Nachricht, eine eigentlich für einen späteren Zeitpunkt angekündigte Diesellokomotive muß sofort aus Stralsund abgeholt werden. Ungenutzte Grundmittel, Schrottplan und so... Eile war geboten! Also mit halber Kraft an der Dampflok weiter und die andere für die Übernahmeorganisation der Diesellokomotive. Normalerweise einfach, doch was kann alles passieren, wenn die Zeit drängt. Lkw kaputt – neuer Termin. Auch an diesem Tag traf der Transport nicht ein. Wie am folgenden Morgen zu erfahren war, Ankunft mitten in der Nacht und daher die Lokomotive irgendwo in einem Neubaugebiet durch einen Montagekran des Wohnungsbaues abgeladen. Wo wußte niemand. Nach stundenlangem Suchen endlich gefunden und nun wieder das Ganze von vorn. Transportfahrzeug ordern, Kran organisieren... Dann endlich stand die Lokomotive vor dem Depot. Erleichterung konnte auch nicht aufkommen; kein Bild der Freude und jedes nähere Hinschauen förderte eine neue deprimierende Überraschung.

„Die muß zur Ausstellung wieder tukkern!" – Entgeistert blickten alle zu dem, der diese Worte mit scheinbarer Gelassenheit aussprach. „Das ist doch Wahnsinn? Drei Monate noch und die Dampflokomotive ist auch noch nicht fertig. – Das ist nicht zu packen!" Es gab keine Auflage, keinen Zwang, und doch begann der Gedanke in den Köpfen zu kreisen, die Diskussion wurde ernsthafter. Nicht alle waren überzeugt, aber man wird sich einig; es sollte wenigstens versucht werden.

Juni 1987 – zwei Tage vor Ausstellungsbeginn standen alle Fahrzeuge auf einem 27 m langen Gleisstück und wurden von der Diesellok rangiert (siehe S. 10, Abb. 4 und 5). Müde und zugleich glückliche Gesichter verfolgten das Auf- und -Ab der Kuppelstangen. Sie haben es geschafft. Wochenenden mit der Familie gab es nicht mehr, und die letzten Nächte waren immer kürzer geworden. Nun präsentierte sich dem Besucher der großen Fahrzeug-Ausstellung am Wriezener Güterbahnhof in Berlin dennoch der Erfolg. Ein Trümmerzug mit fünf Muldenkippern und den beiden historischen Lokomotivvertretern bildeten den Blickfang am Eingang der Austellung.

Zwei Fragen aber werden immer wieder gestellt:

Wie ist eine solche Leistung mit einer sieben Freunde zählenden Kernmannschaft möglich? Und was ist in der Zukunft geplant?

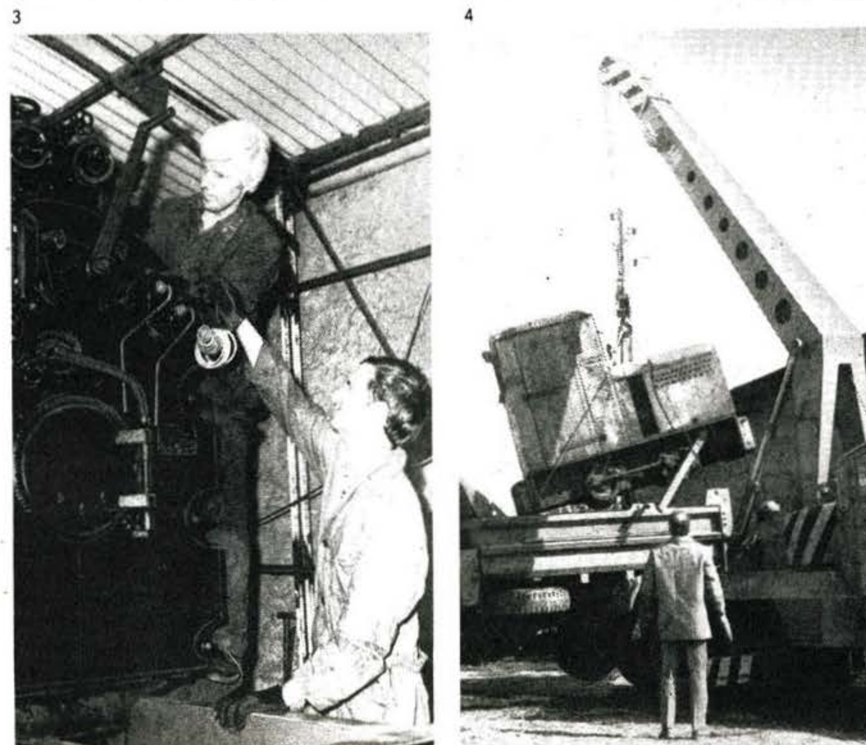
Nun, ein gewisses Maß an Fähigkeiten und Fachwissen, eng verbunden mit uneingeschränkter Einsatzbereitschaft, die sowohl von den übrigen Familienmitgliedern, als auch vom Arbeitskollektiv getragen oder besser ertragen wurden, waren wohl Grundvoraussetzungen. Ebenso wichtig dürfte das Entgegenkommen bei all denen gewesen sein, die für große und kleine Unterstützung angesprochen wurden. An dieser Stelle soll daher allen helfenden Händen noch einmal ein ganz besonderes Dankeschön ausgesprochen werden.

Was die Zukunft betrifft, so gibt es alte Pläne, die schon erwähnt wurden, aber auch neue Gedanken, über die man vielleicht noch nicht schreiben sollte. Auf alle Fälle sollen die Fahrzeuge in Betrieb gezeigt werden, anfaßbar und erlebbar in ihrer ganzen technischen Dynamik und historischer Aussagekraft.

2



3 4



Helmut Pochadt (DMV), Berlin

Trümmerbahnen in Berlin

Am 1. September 1939 veranlaßte die faschistische Führung des Deutschen Reiches den heimtückischen Überfall auf die Republik Polen. Der zweite Weltkrieg hatte begonnen. Schon bald tönte Reichsluftfahrtminister „Reichsmarschall" Göring protzig, er wolle Meier heißen, wenn auch nur ein feindliches Flugzeug über deutschem Boden erscheine.

Am 8. Mai 1945 brach das faschistische Reich mit der bedingungslosen Kapitulation restlos zusammen. Es hinterließ nicht nur 55 Mill. Todesopfer und schlimmste Verwüstungen in zahlreichen europäischen Staaten, sondern auch schwerste Zerstörungen im eigenen Land. Die Nazi-Verbrecher provozierten mit ihrem irrationalen Größenwahn unter anderem, daß zum ersten Mal in der Weltgeschichte ganze Städte durch Bombenflugzeuge in Trümmerhalden verwandelt wurden. Mit der Flucht in den Selbsttod stahl sich Göring mit anderen aus der Verantwortung.

Zurück blieben die Wunden des Krieges, darunter unvorstellbare Trümmermengen in den Städten – auch in Berlin.

Trümmerbahn – ein neuer Begriff

Für den Neuaufbau mußten die Trümmer beseitigt werden. Doch nur ein Bruchteil der Trümmer ließ sich an Ort und Stelle wieder verwerten. Die Abfuhr mit Straßenfahrzeugen war unmöglich. Es gab kaum Lastkraftwagen, von Reifen und Benzin ganz zu schweigen. Unter damaligen Bedingungen waren schmalspurige Feldeisenbahnen am ehesten geeignet, dieser Aufgabe gerecht zu werden. Aus Feld und Wald, aus Kiesgruben und Steinbrüchen, aus Armeeübungsgebieten und von Schießplätzen, von Fluß- Straßen- und Eisenbahnbauten – eben den angestammten Einsatzgebieten dieser Bahnen – wurden sie in die Städte geholt. Kilometerlange Gleisnetze entstanden nun in den Straßen der zerbombten Städte. Eine neue Transporteinrichtung war entstanden: die Trümmerbahn.

Auf sogenannten beweglichen Gleisen, die zu den Trümmergrundstücken führten und an das Stammnetz anschlossen, wurden die Feldbahnwagen – meist Mulden- oder Kastenkipper – beladen. Von Hand bewegt, erreichten sie die auf den Straßen fest verlegten Gleise. Hier zu Zügen zusammengestellt, schleppten Dampf- oder Diesellokomotiven die Trümmer aus den zerbombten Stadtteilen. Oft hatten diese Bahnen eine Spurweite von 600 mm. Doch auch andere Varianten sind bekannt. Hamburgs Trümmerbahn war beispielsweise 900-mm-spurig. Ebenso wurden vielfach Straßenbahnen zur Schuttabfuhr genutzt. Selbst regelspurige Eisenbahngleise dienten in Stadtstraßen dem Transport von Trümmern.

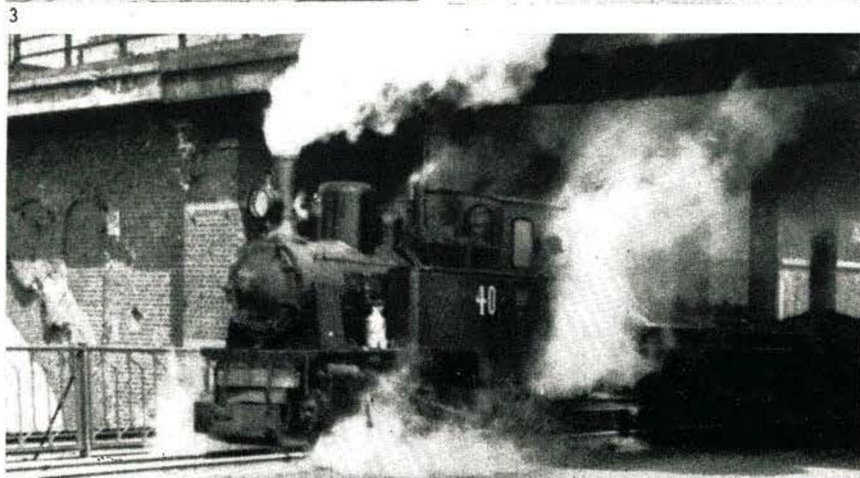
1



2



3



Die Situation in Berlin

1945 berechnete man die Trümmermassen in Berlin und kam auf etwa 55 Mill. m³. Davon befanden sich im damaligen sowjetischen Sektor etwa 18–20 Mill. m³. Zunächst war zu klären, wohin der Schutt gefahren werden sollte. Erst einmal mußte er aus den Zentren gebracht und nach Möglichkeit bald in großvolumige Transportmittel umgeschlagen werden. In Berlin bot sich dafür der Umschlag auf Lastkähne der Binnenschiffahrt an wie im Bereich der Michaelkirchbrücke, später hier mit einer Brecheranlage kombiniert. An verschiedenen Stellen fuhr man den Schutt zu großen Trümmerhalden auf, die Jahre später wieder abgetragen wurden. So am damaligen Bahnhof Börse (heute Marx-Engels-Platz), am Spreeufer und nördlich des Betriebsbahnhofs Rummelsburg, wo jetzt das Hans-Loch-Viertel beginnt. An anderen Stellen entstanden bleibende Schuttberge. Im Berliner Friedrichshain wurden zwei ehemalige Luftschutz- und Flakbunker mit Schutt gefüllt. Die dem Auffahren von Halden entgegengesetzte Methode war das Verbringen des Schuttes in stehende Gewässer und Kiesgruben. Beispielsweise wurden ein Teil des Rummelsburger Sees, später außerdem Sand- und Kiesgruben in Friedrichsfelde und am Seddinsee zugeschüttet. Für letztere Aufgabe gab es eine Feldbahn mit 900-mm-Spur vom Seddinsee zur Grube mit vier Lokomotiven und 64 Muldenkippern.

Aufgaben und Probleme

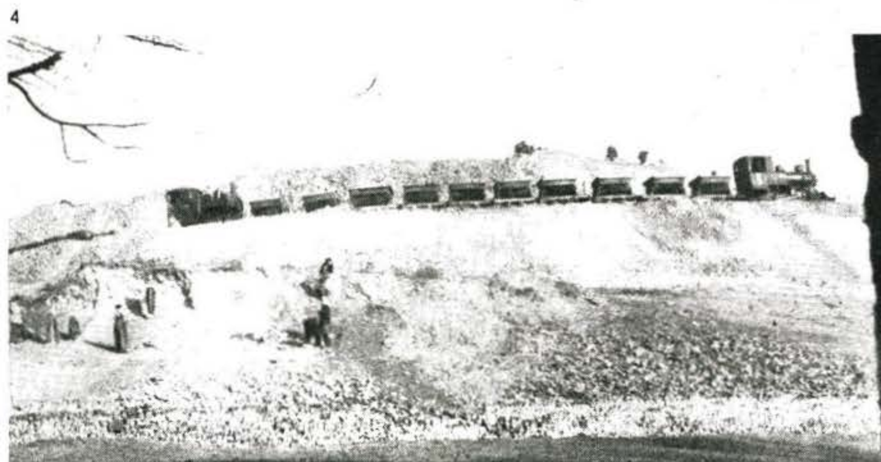
Zunächst durchzog das Trümmerbahnnetz nahezu alle Teile der Viersektorenstadt.

In einem Jahresbericht für 1946 wird die Netzlänge mit 164 km angegeben. 45 Dampf- und Dieselloks sowie ca. 2400 Muldenkipper waren im Einsatz. Im Juni 1947 wurden rund 250 Lokführer und Heizer beschäftigt. Die Gleislänge der 600-mm-spurigen Strecken betrug inzwischen 240 km. In einem Zeitungsartikel aus dem gleichen Jahr steht: „47 Dampflokomotiven und 98 Dielselloks rattern mit 3957 Wägelchen durch alle

Sektoren." (Wahrscheinlich betrug die Gesamtanzahl der Lokomotiven 98 – der Verfasser.)
Bis Oktober 1947 konnten bereits 3,75 Mill. m³ Schutt – nach anderer Darstellung 6,45 Mill. m³ bis Ende 1947 – beseitigt werden. Unvorstellbar viel und dennoch angesichts der Gesamtmenge ein Tropfen auf den heißen Stein. Eine Reportage von damals ist erhalten geblieben:
„... Der Heizer muß alle paar Minuten von der Maschine springen, eilt voraus und stellt eine Weiche um. Beide, Lokführer und Heizer, arbeiten 60 Stunden in der Woche und bekommen für ihre schwere und verantwortungsvolle Arbeit nur die Lebensmittelkarte II.

Auf einem Ausweichgleis begegnet uns ein Trümmerzug. Auf dem Lokstand eine Frau neben einem rußgeschwärzten Kollegen. Sie fährt als Heizerin. Schrill gellt die Dampfpfeife, als wir in die Georgenkirchstraße hineinfahren. Spielende Kinder auf den Gleisen. Die Dampfpfeife verjagt die Kleinen. Wir sehen Berlin aus einer neuen Perspektive. An allen Kreuzungen stehen Männer oder Frauen mit roten Fahnen und warnen Passanten und Fahrzeuge. Wir rattern die Gollnowstraße entlang. An der Kreuzung Neue Königstraße kann ein Lastwagen, der es besonders eilig zu haben scheint, nur mit Mühe bremsen. Der Heizer hat genug zu tun, um den Dampfdruck im Kessel zu halten. Immer wieder muß er Briketts aufwerfen. Unterwegs sehen wir nur Frauen bei Enttrümmerungsarbeiten. Mit krummen Rücken klopfen sie Steine ab oder schwingen mit müden Bewegungen die Kreuzhacke. Fast alle zu früh gealtert mit grauen Haaren. In der Linienstraße werden einige Loren abgehängt. An der Kreuzung Prenzlauer Straße ist der Lokführer besonders vorsichtig. Hier hat er einmal einen Zusammenstoß mit einem Lastwagen gehabt. Er kann seinen Blick kaum von den Schienen lassen. Immer wieder achtlose Fußgänger oder spielende Kinder. Schönhauser Tor, Dragonerstraße. An der Roch-, Ecke Dircksenstraße stehen die Schieber auf den Gleisen. Sie reagieren kaum auf die Dampfpfeife. Mit Armbanduhren in den Händen feilschen sie in aller Öffentlichkeit. ‚Da kann man jedesmal wieder die Wut kriegen', sagt der Lokführer. ‚Wir bringen in der Woche rund 50 RM nach Hause, und diese Bande schiebt sich gesund. Keine Männer sind für Bauarbeiten zu bekommen. Alte Mütterchen schippen sich die Finger wund, weil sie an Berlins Zukunft glauben, und die hier faulenzen in den Tag hinein ...'
Dann geht die Fahrt über den Monbijouplatz zur Oranienburger Straße, am Haupttelegrafenamt vorbei. In der Ziegelstraße reißt die Lok eine Mauer ein und nimmt den Trümmerfrauen die schwerste Arbeit ab. An der Ecke Friedrichstraße ist die Fahrt beendet. Neues Wasser wird getankt und Kohlen werden gebunkert. Tagespensum zwei Fahrten zum Friedrichshain, zweimal zum Monbijouplatz. –"

4



1 Eine Trümmerbahnlokomotive auf der Waisenbrücke

2 Aufräumungsarbeiten hinter dem Nordbahnhof im Jahre 1951

3 70-PS-LOWA-Lokomotive in der Michaelkirchstraße auf der Michaelkirchbrücke, gleichzeitig die Stadtbahn unterquerend

4 Der Trümmerberg „Am Friedrichshain" 1949. Um die starken Steigungen zu bewältigen, waren Schiebelokomotiven unbedingt erforderlich.

Was aber gehörte dazu, ein so großes Eisenbahnnetz in Betrieb zu halten! Lokdepots mußten errichtet werden, ebenso Reparaturwerkstätten. Viele Straßenüberquerungen waren notwendig. Gleise mußten ins Straßenplanum eingesenkt oder Fahrbahnen angeschüttet und Straßenbahnkreuzungen eingebaut werden. Beladene und leere Züge mußten sich sinnvoll kreuzen können. Dutzende Warnschilder waren aufzustellen. Bei Regen durften die Gleisanlagen die Straßenabwässer nicht stauen und taten es dennoch. Betriebsvorschriften wurden erarbeitet und als rechtswirksam erklärt.
Wenig authentisches Material ist aus dieser Zeit erhalten geblieben. Die Währungsreform der Westmächte, der Auszug der Westberliner Abgeordneten – kurzum alle Maßnahmen des kalten Krieges – führten zur Spaltung der Stadt, bei der auch sehr viel Aktenmaterial nach Westberlin gebracht wurde.
Von den im sowjetischen Sektor vorhandenen ca. 18–20 Mill. m³ Trümmermassen konnten bis zum 30. November 1948 ca. 2,5 Mill. m³ beseitigt werden.
Nach der Bildung des neuen Magistrats im nunmehrigen demokratischen Sektor von Berlin galt es, den Trümmerbahnbetrieb neu zu organisieren.
Zuvor war die Trümmerabräumung in den Westsektoren konzentriert worden. Beispielsweise wurde von den 14 geplanten Aufbereitungsanlagen nur eine im sowjetischen Sektor vorgesehen. Erst 1949 konnte am jetzigen Marx-Engels-Platz die erste Brecheranlage in Betrieb genommen werden. Ende 1949 wurden für die Trümmerbahnen der Hauptstadt der DDR, Berlin, eine Gleislänge von 90 km, 90 Lokomotiven und 1400 Muldenkipper angegeben.
Mehr und mehr versuchte man nun, den Schutt wieder zu verwenden. So wurde am Andreasplatz ein Betrieb eingerichtet, der Deckenhohlsteine und andere Bauelemente aus Ziegelsplittbeton herstellte. Diesen Veränderungen waren auch die Trümmerbahnen anzupassen. Ab Ende 1950 konnten durch die Schaffung sogenannter Enttrümmerungszentren Unter den Linden, am Bahnhof Friedrichstraße, am Alexanderplatz und im „neuen Zeitungsviertel" zwischen Schützen-, Markgrafen-, Krausenstraße und Jerusalemer Straße (heute Reinhold-Huhn-Straße, Wilhelm-Külz-Straße, Krausen- und Jerusalemer Straße) die Transporte effektiver gestaltet werden. Ebenfalls konzentriert enttrümmert wurde in den Stadtbezirken Berlin-Friedrichshain und -Prenzlauer Berg. Das traf besonders für die Bauzentren zu wie dem Gelände zwischen Stalinallee, Kraut- und Fruchtstraße (heute Karl-Marx-Allee, Krautstraße und Straße der Pariser Kommune).

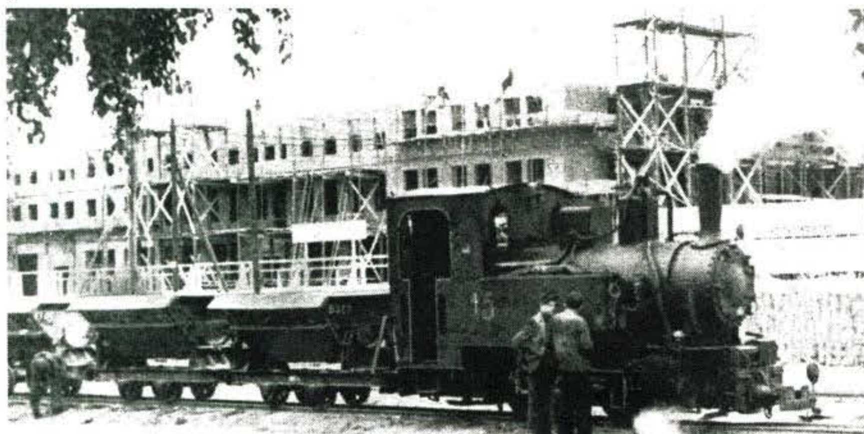
Zeitgemäße Organisation

Stellten anfänglich noch private Unternehmen Fahrzeuge und Gleisanlagen – Ende 1945 handelte es sich um 254 Baufirmen –, so waren daraus inzwischen volkseigene Betriebe geworden. Sie wurden am 1. Juli 1950 im VEB Abräumung und Erdbau vereinigt. Zu diesem Zeitpunkt gab es 58 Lokomotiven, 900 Muldenkipper und ein 80 km langes Gleisnetz.
Ab 1949 konnte der Trümmerschutt kaum noch im Weichbild der Stadt abgelagert werden. Am 4. August 1950 meldete die Presse, daß das Auffahren des Schuttes auf die Bunkerberge am Friedrichshain beendet ist. Für die kleinen Lokomotiven war diese Aufgabe besonders schwer zu bewältigen. Dennoch gelang es, in nur fünf Jahren, die Bunker mit ca. 2 Mill. m³ Schutt „zuzufahren". Diese Leistung wird für die Berliner Trümmerbahn auch künftig ein bleibendes Denkmal sein.
Zunehmend wurde nun der Trümmerschutt durch die Deutsche Reichsbahn und die Binnenschiffahrt in die Umgebung Berlins transportiert. Für die Schuttverladung auf Schiffe bestand eine Strecke von den Enttrümmerungsgebieten um den Rosa-Luxemburg-Platz zur Spree. In unmittelbarer Nähe der Volksbühne war für diese Bahn ein Lokschuppen mit Schmiede und Werkstatt vorhanden.
Eine neue Etappe der Trümmerbahn begann am 3. April 1951 durch die Inbetriebnahme der 13 km langen und teilweise zweigleisigen Strecke vom Stadtbezirk Berlin-Friedrichshain nach Fried-

richsfelde. Mit dem hier transportierten Schutt wurden sowohl große Kiesgruben zugeschüttet als auch die Dämme für die Reichsbahnanlagen hinter dem Tierpark aufgefahren. Die neue Strecke war für 25 Züge mit einer täglichen Leistung von 1800-m³-Schutt ausgelegt; die Fahrzeit betrug etwa zwei Stunden. Vorher schon, im Oktober 1950, zog der größte Betriebsbahnhof komplett vom Köllnischen Park in die Voltairstraße um. Der dort gebaute Lokschuppen bot zwölf Dampf- und sechs Diesellokomotiven Unterkunft. Auf acht Abstell- und Rangiergleisen konnten 250 Muldenkipper abgestellt werden. Alle Trümmerstrecken waren jetzt untereinander verbunden. Mit Inbetriebnahme der Strecke nach Friedrichsfelde hatte das Gleisnetz eine Länge von 45 km. 35 Lokomotiven und ca. 1300 Muldenkipper standen zur Verfügung. Fünf Verladestellen an der Spree waren das Ziel der übrigen Züge. Im August 1951 wurde berichtet, daß die drei Betriebsbahnhöfe (Schiffbauerdamm, Voltairestraße und Stalinallee [heute Frankfurter Allee]) den Betriebseinsatz der Lokomotiven regeln.

Berlin von 1945 bis 1949
2. Mai 1945: Die Reichshauptstadt Berlin wird durch die Rote Armee vom Hitlerfaschismus und zweiten Weltkrieg befreit.
8. Mai 1945: In Berlin-Karlshorst wird die bedingungslose Kapitulation des Deutschen Reiches unterzeichnet. Im Ergebnis des zweiten Weltkrieges entstanden je ein sowjetischer, französischer, britischer und amerikanischer Sektor.
Zunächst hat Berlin eine einheitliche Verwaltung als Viersektorenstadt.
30. November 1948: Berlin wird durch die separate Währungsreform der Westmächte gespalten. Dadurch werden drei Sektoren von ihrem natürlichen Hinterland getrennt. Auf dem Territorium des sowjetischen Sektors nimmt ein demokratischer Magistrat die Arbeit auf.
7. Oktober 1949: Das demokratische Berlin ist die Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik.

5



5 Das neue Berlin entsteht in der heutigen Frankfurter Allee. Diese Aufnahme zeigt eine ehemalige Trümmerbahn als Transportbahn am 23. Mai 1952.

Fotos: Sammlung Pochadt/Günzl (1 und 3); Stadtarchiv Berlin (2, 4 und 5)

Bis 1950 setzte sich der Dampflokbestand zusammen aus unterschiedlich alten zweifach gekuppelten Baulokomotiven verschiedener Hersteller, ergänzt durch eine dreiachsige Maschine sowie mindestens eine vierachsige Brigadelokomotive aus der Heeresfeldbahnzeit des ersten Weltkrieges. Ab 1951 wurden 50- und 70 PS starke LOWA-Neubaudampflokomotiven, hergestellt im VEB Lokomotivwerk „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg – vormals Orenstein & Koppel bzw. MBA –, auch an DDR-Baubetriebe ausgeliefert. Dadurch konnte der verschlissene Lokbestand der Berliner Trümmerbahnen weitgehend durch Neubaulokomotiven ersetzt werden.

Die Trümmerbahn als Aufbau-Transportbahn

Am 25. November 1951 unterbreitete das Zentralkommite der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands den Vorschlag, mit dem „Nationalen Aufbauprogramm Berlin" in wenigen Jahren durch überdurchschnittliche Leistungen die Hauptstadt Berlin neu aufzubauen. Am 22. Dezember 1951 wurde das „Nationale Komitee für den Neuaufbau der deutschen Hauptstadt" gebildet. Anfang 1952 begann in der damaligen Stalinallee der Bau eines neuen Stadtviertels. Gleichzeitig mußte weiter enttrümmert werden, um die erforderliche Baufreiheit zu erhalten. In kurzer Zeit waren großen Mengen Baumaterial aus der ganzen Republik per Eisenbahn und Schiff heranzuschaffen. Dazu wurden die vorhandenen Trümmerbahnen teilweise in Transportbahnen für Baustoffe umfunktioniert. Von 600 000-t-Baumaterial brachte 350 000 t die Schmalspurbahn auf die Baustellen der damaligen Stalinallee. Dafür waren zwölf Dampf-, sieben Diesellokomotiven sowie sieben Wagenaufzüge und 500 Muldenkipper vorhanden. Je nach Bedarf wurden von letzteren die Aufbauten entfernt. Auf den Untergestellen aufgelegte Bohlenflächen dienten dazu, um Paletten und ähnliche Gebinde transportieren zu können. Am 21. Dezember 1952 konnte der erste Abschnitt des „Nationalen Aufbauprogramms Berlin" mit der Übergabe zahlreicher Wohnungen im wesentlichen abgeschlossen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt waren auch ca. 9 Mill. m³ Trümmer beseitigt worden.

Das Ende der Trümmer- und Transportbahnen

In den folgenden Jahren gewann der Straßenverkehr auch im Bausektor immer mehr an Bedeutung. Für die zunehmende Motorisierung bildeten Trümmer- und Aufbaubahnen immer größere Verkehrshindernisse. Das Gleismaterial und der Fahrzeugpark war bis auf die LOWA-Neubaulokomotiven inzwischen hoffnungslos überaltert. Hinzu kam, daß sich durch die stark vermehrte Neuproduktion von Lastkraftwagen die Baustoffe zielgerichteter und rationeller direkt an die Baustellen fahren ließen. Außerdem nahmen die Trümmertransporte ständig ab. Bis 1955 beseitigte man ca. 16 Mill. m³ Schutt! Es wurde still um die Trümmerbahn; immer weniger Veröffentlichungen in der Presse. Ende 1959 berichtet eine Zeitung lakonisch, daß die Trümmerbahn fast ganz aus dem Straßenbild verschwunden ist. Die Berliner weinen diesem speziellen Zeitzeugen der Eisenbahngeschichte keine Tränen nach. Die technische Entwicklung überrollte schon damals derartige Schmalspurbahnen und Dampflokomotiven als Relikt aus alten Zeiten. Und so verlosch irgendwann das letzte Feuer unter dem Kessel der letzten Trümmerlokomotive – ganz unrühmlich, ganz unbeachtet. Kein Pressebericht erinnert an diesen unbekannten Tag, an die eineinhalb Jahrzehnte unermüdlich tätig gewesenen Arbeiter der Trümmerbahn. Ganz zu schweigen von ihren Maschinen, die so viele Jahre ratternd, pfeifend und qualmend durch Berlins Straßen zuckelten.

Als man sich schließlich doch entschieden, einen Sachzeugen der Trümmerbahngeschichte ins Museum für Deutsche Geschichte zu stellen, da ist es ein falscher Zeuge. Dort steht nun eine Lok, die nie zu Betriebszeiten die Zehdenicker Ziegeleien verlassen hat. Die nie auf Berlins Straßen Trümmerzüge gezogen hat – gar nicht ziehen konnte, weil sie nicht deren Spurweite hat. Doch inzwischen gibt es eine Trümmerbahnlok, wie sie in den 50er Jahren nahezu täglich in Berlin zu sehen war (siehe S. 10, 11 sowie 16 und 17 dieser Zeitschrift).

Dieter Frisch (DMV), Berlin

Vom schweren Anfang

„me" berichtete im Heft 5/86 unter dieser Überschrift über die Trümmerbahn-Anlage von Dieter Frisch. Diese Veröffentlichung stieß auf große Resonanz. Inzwischen konnte die Anlage erweitert werden, worüber im folgenden berichtet wird.
Bemerkenswert aber ist hierbei die Tatsache, daß Dieter Frisch das Gelände seiner $H0_e$-Heimanlage teilweise während der Ausstellungen in Berlin vor dem Publikum gestaltete. Damit konnten Tausende Besucher unmittelbar erleben, wie man an einer Modellbahn-Anlage baut. Mit dieser interessanten Methode wurde zwar Neuland beschritten; sie sollte aber – so meinen wir – Schule machen, wenngleich dies auch künftig nur eine Ausnahme sein kann.

Die Redaktion

Vor wenigen Tagen ging im Zentrum unserer Hauptstadt die 9. Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung zu Ende.
Sie vermittelte zahlreiche Eindrücke über die historische und gegenwärtige Verkehrsentwicklung Berlins. Sicherlich stellte diese Schau für viele Modellbahnfreunde einen Höhepunkt im Jubiläumsjahr dar. Auch mit der Trümmerbahn „Vom schweren Anfang", die im Oktober 1985 während der „8." Premiere hatte, und deren Anlagenfläche inzwischen auf über 2 m² angewachsen ist, wurde ein Kapitel Berliner Stadtgeschichte nachgezeichnet. Die Besucher der Modellbahn-Ausstellung der AG 1/13 „Weinbergsweg" des DMV und der „Tage der Technik" im Pionierpalast im Januar dieses Jahres konnten bereits das Wachsen und Werden des fertiggestellten zweiten Anlagenteils direkt miterleben (Abb. 1). Viele Modellbahnfreunde bekundeten großes Interesse am Baugeschehen, wollten Einzelheiten zu verschiedenen Techniken, Materialien und Hilfsmitteln wissen und gaben selbst Hinweise, für die ich mich hier noch einmal bedanken möchte. Oft wurde während dieser Ausstellungen mehr diskutiert als an der Anlage gebaut. Doch gerade der Erfahrungsaustausch ist eine wichtige Grundlage für ein erfolgreiches Vorankommen in der Arbeit, so daß nachfolgend auf einige der am meisten diskutierten Fragen eingegangen werden soll.

Eine Vollwandträgerbrücke entsteht

Zur Überquerung der Werkanschlußgleise der Maschinenfabrik (Abb. 4) wurden zwei Vollwandträgerbrücken mit hochliegender Fahrbahn in Trogbauweise benötigt, wie sie auch für die Berliner Stadtbahnanlagen typisch sind. Vollwandträger besitzen beim Vorbild Höhen zwischen 0,6 m und 2,0 m. Die Träger in den für die Nenngröße H0 angebotenen Brückenbausätzen weisen eine Modellhöhe von 17 mm auf, was einer Vorbildhöhe von etwa 1,5 m entspricht. Vollwandträger dieser Mächtigkeit lassen beim Vorbild durchaus Stützweiten von 25 m bis 30 m zu. Fachwerkbrücken sollten erst ab 30-m- bis 40-m-Stützweite verwendet werden.
Entsprechend der erforderlichen Stützweite müssen die Vollwandträger gekürzt oder verlängert werden. Das jedoch kann nur im Raster der genieteten Segmente geschehen. Die Träger trennt man durch zwei Schnitte mit der Laubsäge auf (Abb. 7), arbeitet sie mit einer Feile bis zu den Trennlinien nach und verklebt diese sorgfältig. Ist der Kleber angehärtet, kann man die Klebestellen noch mit einem Schaber (kleiner, angeschliffener Schraubenzieher, Federmesser, Lineolschnittwerkzeug u. a.) säubern und mit einem Glasfaserradierer nachschleifen. Unebenheiten, beispielsweise auf den Trägeroberkanten, lassen sich mit Alkydharzspachtel ausgleichen, der nach dem Trocknen wiederum geschliffen wird. Dazu eignet

1



1 Auch während der Modellbahn-Ausstellung im Februar 1987 in Dresden zeigten die jüngsten Besucher großes Interesse an der Trümmerbahn und wollten alles ganz genau wissen.

2



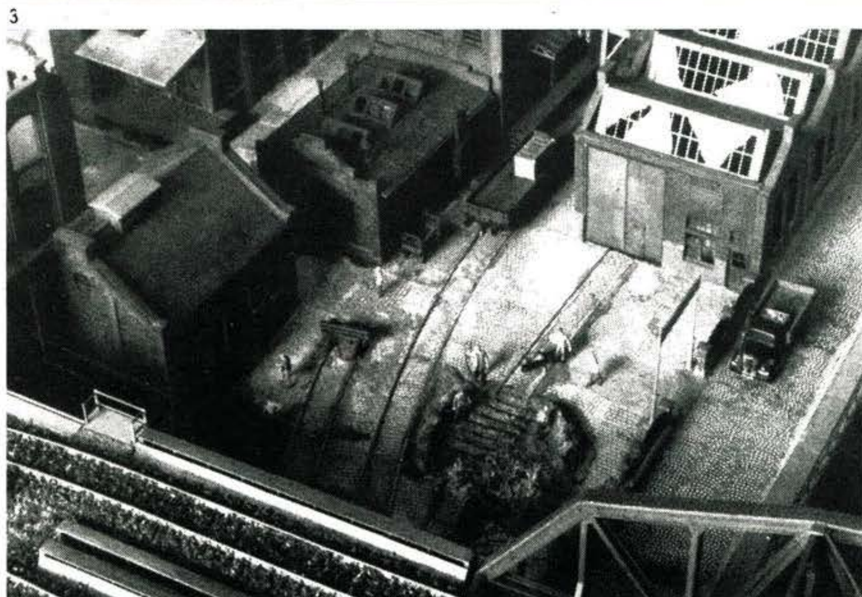
2 13. Februar 1945 – sinnlose Zerstörung unschätzbarer Kulturgüter und Vernichtung von etwa 35 000 Menschenleben durch anglo-amerikanische Bomber. Auch die Trümmerbahn erinnerte an diesen Tag.

sich sehr feines Schleifleinen gut; mit Sandpapier sollte Plastewerkstoff nicht bearbeitet werden!
Zum Herstellen des hochliegenden Gleiskörpers, deren Schwellenoberkante zu 60 % in der Vollwandträgerhöhe liegt, würde im einfachsten Falle das Einkleben einer 10 mm starken Sperrholzplatte genügen. Es müßten lediglich noch die schrägliegenden Blechteile angebracht werden (Abb. 7). Nach dem Auflegen und Einschottern der Gleise ist dieser „Trick", zumindest von oben, nicht mehr zu sehen.
Sicher gibt es Modellbahnfreunde, denen diese Lösung zu vorbildwidrig ist, es könnte ja auch mal jemand unter die Brücke schauen... Möglicherweise sollten die Straßenfahrzeuge gerade unter der Brücke fotografiert werden. Dann muß eine Brückenunterkonstruktion aus Quer- und Längsträgern entstehen, wobei die Längsträger die Last aufnehmen und über die Querträger an die Hauptträger weiterleiten. Die Längsträger müssen in die stärker ausgeführten Querträger eingelassen werden. Diese können aus dünnen Holzleisten – wie sie in Modellbaugeschäften erhältlich sind –, selbstgefertigten Kartonprofilen oder Plasteprofilen bestehen. Darauf sind dann die Trogbleche aus Papp-, Plaste- oder Metallstreifen aufzukleben. Auf eine farbliche Behandlung der Brücke sollte man nicht verzichten. Gerade für die vorbildgetreue Farbgebung und Alterung, insbesondere bei Gebäudemodellen, interessierten sich erfahrungsgemäß zahlreiche Modellbahnfreunde während der bereits erwähnten Ausstellungen.

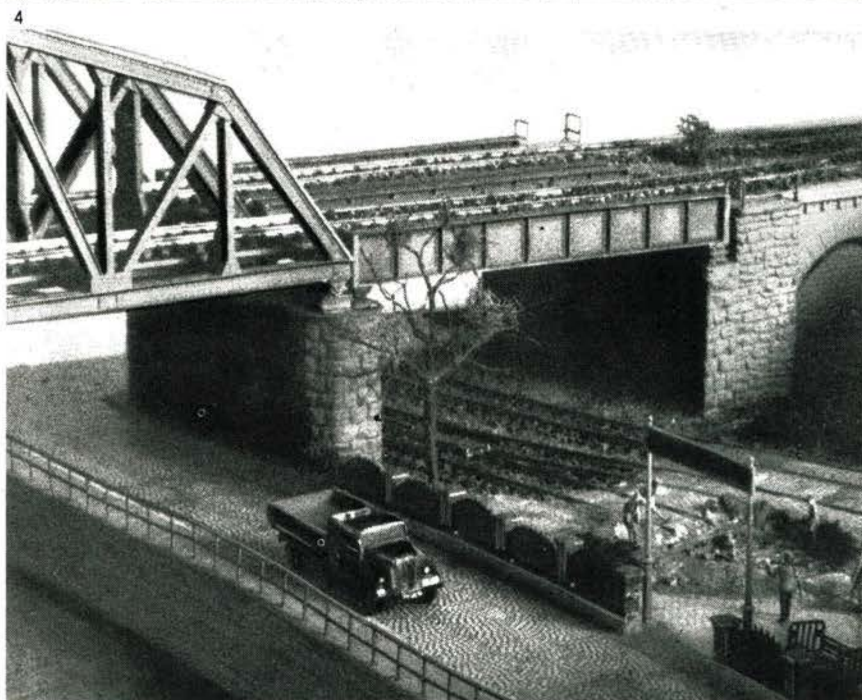
Gebäudemodelle gealtert

Damit rückt erfreulicherweise eine Komponente, die den Gesamteindruck und die Aussagekraft der Modellbahn-

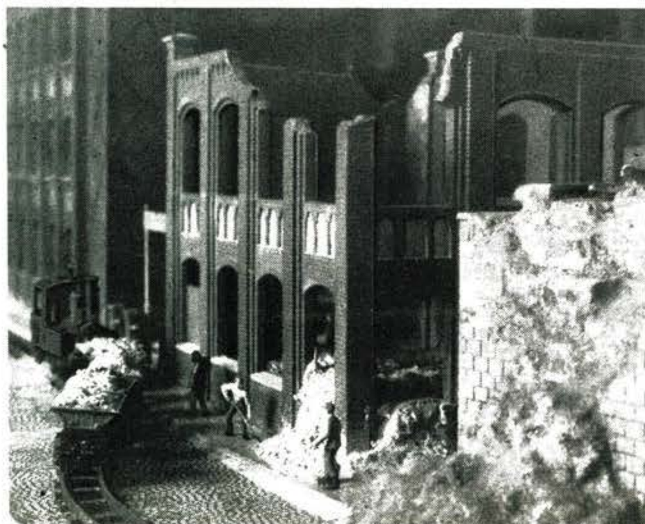
3



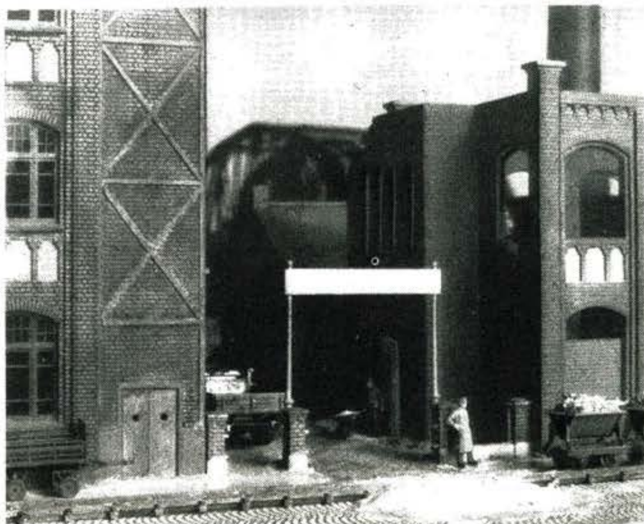
4



5



6



anlage entscheidend mitbestimmt, stärker in den Blickpunkt. Sieht man sich auf Modellbahn-Ausstellungen um, so wird klar, daß dazu unterschiedliche Auffassungen bestehen. Häufig werden aus Bausätzen zusammengefügte Gebäude ohne jede Veränderung auf der Anlage plaziert. Gibt es aber beim Vorbild ausschließlich jene „strahlend neuen", eben abgeputzten, rekonstruierten Bauwerke? Die Beantwortung dieser Frage wird vom gewählten Zeitabschnitt, vom Baustil und vom Standort der Gebäude abhängig sein.

Bei Stadthäusern ist der Alterungszustand sehr unterschiedlich, da bereits nach wenigen Jahren Witterungs- und Umwelteinflüsse ihre Spuren an Fassaden, Dächern und anderen Gebäudeelementen hinterlassen. So verblassen beispielsweise helle, leuchtende Putzfarben schnell und werden von einem Grauton, der im Laufe der Zeit dunkler wird, überzogen. Putzschäden und andere Verschleißerscheinungen kommen hinzu.

Können wir bei einer am Vorbild orientierten Modellbahnanlage auf die Darstellung dieser Details verzichten?

Wie sollte man unter Verwendung von Bausatzteilen an den Aufbau eines Gebäudemodells herangehen, wie es der Modellbahnkonzeption besser anpassen, um eine insgesamt harmonische Anlagengestaltung zu erzielen?

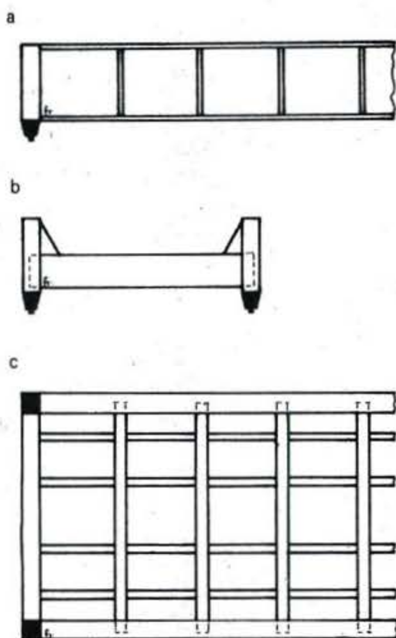
Zunächst muß der äußere Zustand des Modells festgelegt werden. Ist die Alterung bereits fortgeschritten, sind Risse in die Putzfassaden einzugravieren und abgeplatzte Flächen abzutragen. Dazu dienen die bereits erwähnten Schabwerkzeuge. Die zutage tretenden Ziegelschichten können ebenfalls geritzt werden. Effektvoller ist das Einsetzen von Mauerwerk in eine Öffnung, welche mit der Laubsäge (rundes Blatt) aus einem Wandelement herausgeschnitten wird. Die Übergänge zur Putzfassade sind mit Alkydharzspachtel auszugleichen. Auch an Simsen sowie Tür- und Fenstereinfassungen gibt es solche Schäden.

Häuser mit derartigen Mängeln weisen im allgemeinen reparaturbedürftige Dächer auf. Da sollten Dachziegel fehlen und Teile des Daches mit anderen Ziegeln bzw. provisorischen Mitteln gedeckt sein. Papp- und Blechdächer sind nach Jahren ausgebessert, oft nur notdürftig geflickt, auch Schornsteinköpfe, Dachrinnen, Türen und Fenster müssen dann „schadhaft" sein.

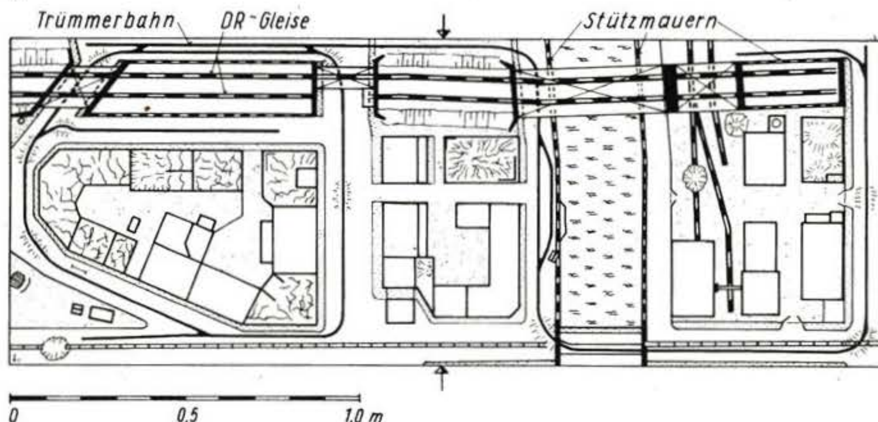
Nach Abschluß dieser Arbeiten an der „Bausubstanz" wird das Modell farblich gestaltet. Dabei ist zu prüfen, ob die Farbe der Plasteteile dem gewünschten Grundfarbton entspricht, ansonsten müssen sie eingefärbt werden. Hierfür eignen sich Plakatfarben, die nur mit sehr wenig Wasser verdünnt sein dürfen. Ebenfalls kann man mit Alkydharzvorstreichfarben unter Verwendung von Abtönpasten arbeiten. Für kleinere strukturreiche Plasteteile sind die in der ČSSR erhältlichen Modellfarben zu empfehlen. Große Teile streicht man vorteilhaft mit Flachpinseln, für kleinere Teile sollten feine Pinsel benutzt werden, da sonst zuviel Farbe die Strukturen überdeckt.

Ist die Grundfarbe getrocknet, wird mit sehr stark verdünnter schwarzer Farbe „gealtert". An den Eisenteilen sollte man Rostspuren nicht vergessen. Der Farbauftrag muß bei diesen Arbeiten ungleichmäßig sein, um den Modellen ein vorbildgetreues Aussehen zu geben. Vor dem Griff zum Pinsel ist es ratsam, sich einige Vorbildgebäude näher anzusehen.

7



8



Und wie geht es weiter?

Die Beteiligung an sieben Ausstellungen in Berlin und Dresden innerhalb von zwei Jahren und „ganz nebenbei" der Bau eines ergänzenden Anlagenteils, das hat nicht nur Zeit und Kraft gekostet. Da hing gelegentlich auch einmal der Haussegen schief, wenn die Wohnung wieder einer Bastelwerkstatt glich. Nicht alle Ideen ließen sich auf der neu entstandenen und 1,2 m² großen Anlagenfläche verwirklichen. Wer den Gleisplan genau betrachtet, wird einige kurze Anschlußstellen finden, die durchaus den Schluß zulassen, daß in Sachen Trümmerbahn noch nicht das „letzte Wort" gesprochen wurde. Dabei geht es künftig jedoch in erster Linie um die qualitative und inhaltliche Weiterentwicklung der Anlagenkonzeption. Der „schwere Anfang" ist auch im Maßstab 1:87 gemacht. Sollten Sie schon ein wenig neugierig geworden sein, dann freue ich mich auf ein Wiedersehen im Oktober 1988 in Jena bei der dortigen Modellbahn-Ausstellung.

3 Hauptmotiv des neuen Anlagenteils ist eine unmittelbar an der Stadtbahntrasse gelegene Maschinenfabrik. Durch Kriegseinwirkung entstandene Schäden werden beseitigt.

4 Fachwerk- und Blechträgerbrücken überspannen Kanal, Straßen- und Bahnanschluß der Fabrik. In der Nähe des Ortes werden zerstörte Gleise instand gesetzt. Der auf Holzgasbetrieb umgebaute Opel-Blitz kommt ohne die dringend benötigten Teile vom Hafen zurück.

5 und 6 Am Westtor sind Aufräumungsarbeiten im zerstörten Teil des Fabrikkomplexes im Gange. Eine Lok der Trümmerbahn fährt beladene Muldenkipper ab.

7a bis c Ansichten der im Text beschriebenen Blechträgerbrücke (unmaßstäblich)

8 Gleisplan der Trümmerbahnanlage

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Peter Haupt, Leipzig

E 44 in der Nenngröße TT

Das im folgenden Beitrag beschriebene Modell entstand ausschließlich unter Verwendung einer Lokomotive der Baureihe 211/242 des VEB BTTB sowie mehrerer handelsüblicher Ersatzteile. Dabei werden lediglich die wichtigsten Arbeitsschritte und Anpassungsarbeiten erwähnt. Gegenüber einem aus selbstgefertigten Teilen entstandenen Modell waren bei dieser E 44 einige Kompromisse unumgänglich. So ist die Lokomotive etwa 6,5 mm länger als es ein exakt maßstabgetreues Fahrzeug sein würde. Auch der um + 12,5 mm abweichende Drehzapfenabstand resultiert aus diesen Zugeständnissen. Aber wie Abb. 1 zeigt, entspricht das Äußere des Modells doch weitestgehend dem Vorbild. Folgende Teile werden für dieses Fahrzeug benötigt:
- ein Modell der BR 211/242 (Ballaststück, Stromabnehmer vom nicht benötigten Gehäuse entfernt!),
- zwei Drehgestellrahmen des TT-Modells BR 254,
- zwei Vorbauabdeckungen des TT-Modells BR 254 und
- zwei Lokomotiv-Gehäuse des TT-Modells BR 254 (ohne Stromabnehmer!).

Fahrgestell

Das Getriebe des TT-Modells der BR 211/242 bleibt einschließlich Getriebeverkleidung unverändert. Gemäß Abb. 2 ist aber die Fahrgestellverkleidung zu trennen. Dabei sind die schraffiert ausgeführten Teile „Führung und Bodenplatte" weiter zu verwenden.
Entsprechend Abb. 3 müssen anschließend die Drehgestellrahmen bearbeitet werden, wobei jeweils Kupplungsaufnahme und Pufferbohle unverändert bleiben. Der freie Raum vor den Lampen ist bis zur Rückseite der Pufferbohle „auszufüttern". Beim Zusammenbau sollte man zweckmäßigerweise auf zwei 2-mm-Achsen mit Spitzenlagerung zurückgreifen und anstelle der alten Antriebsachsen einbauen. Allerdings sind dabei noch die neuen Blenden der BR 254 zu berücksichtigen. Selbstverständlich sollten diese sehr fein ausgeführten Teile vorsichtig behandelt werden. Sie sind auf der Führung zu befestigen. Das Getriebe muß allerdings lösbar bleiben! Auf Abb. 4 ist zu erkennen, in welchem Umfang Veränderungen beidseitig am Rahmen notwendig sind. Nach dem Aushärten der Klebeverbindungen steht den ersten Anpassungsarbeiten nichts mehr im Wege.

Gehäuse

Die beiden Gehäuse der BR 254 trennen wir entsprechend der Abb. 5. Es empfiehlt sich, alle Einzelteile vor dem Kleben anzupassen. Die Gesamtlänge stimmt dann mit dem Innenmaß der Rahmenaussparung überein. Der in Abb. 6 wiedergegebene Abdeckstreifen ist jeweils unter die Längsseite des Gehäuses zu kleben. Die Streifen sind so anzupassen, daß die Drehgestelle voll beweglich bleiben. Abb. 5 zeigt außerdem weitere Detailverbesserungen am Gehäuse des neuen Ellokmodells.
Die Vorbauabdeckungen werden in der Mitte getrennt, auf 21 mm Breite bearbeitet, die Lampenschürzen entfernt und anschließend wieder zusammengeklebt. Die erforderliche Länge von 12 mm beginnt an der Vorderkante des Drehgestells. Zum Gehäuse hin ist der Bogen an den kleineren Radius anzupassen. Diese Deckel sollte man aber nicht ankleben, weil sonst das Modell nicht montiert bzw. repariert werden kann. Deshalb ist es günstiger, jeweils 4 mm breite Stahlblechstreifen in die Drehgestelle einzukleben und die Deckel mit hier befestigten Magneten zu versehen.

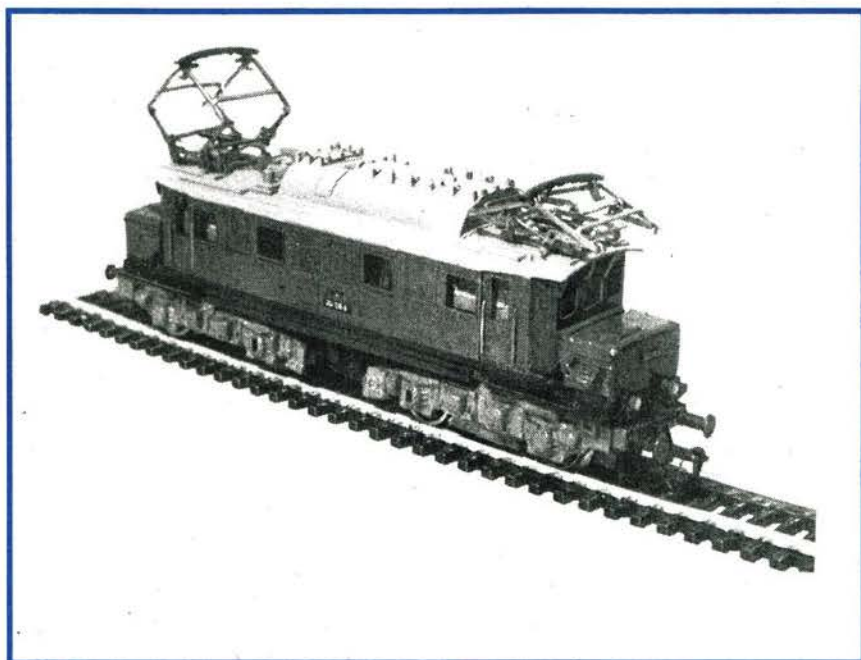
Elektrik

Die Stromschienen sind entsprechend Abb. 7 zu trennen. An dem nach oben führenden Blech werden Drähte angelötet; das Blech wird mit etwas Epasol am Rahmen angeklebt. Im vorliegenden Fall wurden am Motor Drosseln und Kondensator angeschlossen und auf die Möglichkeit des Fahrleitungsbetriebes verzichtet. Das Modell ist nicht beleuchtet!

Ballast

Die vorhandenen Ballaststücke sind auf 29-mm-Länge zu verkleinern, d. h. abzusägen und in das Gehäuse einzupassen. Infolge der hochliegenden Stromschienen werden sie isoliert oder verkleinert. Die im Gehäuse vorhandenen Freiräume gestatten dann wieder die Vergrößerung des Ballastes.

1



1 Das TT-Modell der Baureihe E 44

Komplettierung

Das Gehäuse ist an den Originalpunkten befestigt. Im Gehäuse wird ein 9 mm hohes Distanzstück angebracht bzw. zwischengelegt. Die Kühlschlangen bestehen aus einem Drahtstück, das um einen 4 mm breiten Blechstreifen gewickelt wurde. Die Lokomotive erhält anschließend einen neuen Anstrich, neue Lokschilder und neue Lampen, z. B. des Modells der V 36. Die Kupplungen müssen von der Spitze her gekürzt werden, damit sie einrasten und beweglich sind.
Das so entstandene Fahrzeug verfügt über ähnlich gute Laufeigenschaften wie das Ausgangsmodell. Eine weitere Zugkrafterhöhung läßt sich durch Austausch einer inneren Antriebsachse gegen eine der BR 254 mit Haftbelag erreichen. Der Schleifer muß dann jedoch einen kleinen Winkel erhalten, damit er nicht auf dem Haftbelag, sondern auf dem Radkranz aufliegt.

2 Die Fahrgestellverkleidung ist so zu trennen, daß die schraffierten Teile weiterverwendet werden.

3 Trennschnitte am Drehgestellrahmen; die senkrecht bzw. waagerecht schraffierten Teile sind auszufüttern.

4 Die neu hergestellten Rahmenteile

5 Die für diesen Umbau benötigten Gehäuse sind zu trennen (Zeichnung unmaßstäblich!). Alle gestrichelt dargestellten Teile werden abgeschabt bzw. bei Gehäuse 1 zusätzlich die Jalousie ausgesägt.

6 Die im Text erwähnten Abdeckstreifen aus 1 mm starken Polystyrol sind seitlich unter das Gehäuse zu kleben.

7 Die vorhandenen Stromschienen müssen entsprechend verändert werden – alle schraffiert dargestellten Teile entfallen.

Foto und Zeichnungen: Verfasser

Schüttgutnachbildung aus Cenusil

Zunächst werden die Gewichtsplatten aus dem Wagen entfernt, danach ist der Wagen wieder zusammenzukleben. Jetzt werden „Cenusil-Haufen" eingeschüttet. Wenn das Cenusil fest ist, wird mit Saladur das Schüttgut befestigt. Bei der Nenngröße N kann man verwenden:
- Gries als neuen Schotter,
- Kaffeesatz als alten Schotter,
- fein ausgesiebten Sand als Sand und
- Kaffeesatz mit schwarzer Farbe behandelt als Kohle.

Auf diese Art können auch Kies- und Kohlehaufen sowie kleine Landschaftsunebenheiten auf der Modellbahnanlage nachgebildet werden.

Bremsklötze an N-PIKO-Wagen

Von einem Güterzugbegleitwagen werden die Achslagerblenden mit einer Rasierklinge genau am Rahmen abgeschnitten. Die so gewonnenen Achslagerblenden mit Bremsklotznachbildungen werden auf eine ebene Unterlage mit Saladur aufgeklebt. Jetzt kann man mit Hilfe von Suchalin Formen davon herstellen, indem man das Suchalin geschmeidig macht und auf die Achslagerblenden aufdrückt. Die so gewonnene Form wird in Wasser gekocht, dabei erhält sie die erforderliche Festigkeit. Man kann die Form auch aus Silikonkautschuk herstellen, was zu besseren Ergebnissen führt, jedoch konstenintensiver ist. In einem solchen Fall sollten mehrere Freunde zusammenarbeiten.
In Formen aus Suchalin wird geschmeidiges Suchalin abgeformt, entnommen und dann in heißem Wasser verfestigt.
Eleganter ist das Herstellen dieser Blenden in den Kautschukformen durch Gießen mit Hobbyplast oder Epilox. Wenn das Gußstück in der Form ausgehärtet ist, wird es durch Biegen der Form ausgehoben. Achtung: Epiloxgußstücke sind leicht zerbrechlich! Jetzt brauchen nur mit einem 2-mm-Bohrer die Blenden auf der Innenseite im Achslager angesenkt zu werden. Nun sind die alten Blenden ohne Bremsklötze zu entfernen und die neuen mit Saladur anzukleben. Die neuen Achslagerblenden sollten nun mit schwarzem Lack versehen werden. Es empfiehlt sich, die Hobbyplast-Gußteile grundsätzlich mit Nitroverdünnung vorzubehandeln, da deren Oberflächen eine klebrige Schicht haben.
So können alle Wagen ausgerüstet werden, wobei zu beachten ist, daß bei der DR aber auch teilweise O-Wagen ohne Bremsen im Einsatz sind.
R. Zemke, Dresden

Günter Wermke (DMV), Berlin und
Karl-Heinz Rost (DMV), Berlin

25 Jahre AG „Weinbergsweg“

Zu Beginn der 60er Jahre gründeten einige Modelleisenbahner in den Räumen der Nationalen Front des Berliner Stadtbezirkes Mitte einen Modelleisenbahnzirkel. Hier in der Straße Weinbergsweg entstanden einige kleine Modellbahnanlagen. Unsere Arbeit wurde anerkannt, denn die Nationale Front unterstützte die ersten Ausstellungen. Otto Hildebrandt war der geistige Vater dieser damals schon sehr breiten Öffentlichkeitsarbeit. Später ging der Modelleisenbahnzirkel in die Arbeitsgemeinschaft 1/13 des DMV über. Ihr Vorsitzender wurde Otto Hildebrandt. Aus dieser Zeit gibt es noch Unterlagen, in denen die ersten Gedanken über eine neue Anlage festgeschrieben sind. Sie sollte etwas besonderes werden. Aus den Überlegungen ging eine Anlage mit der Berliner S-Bahn und den Bahnhöfen Alexanderplatz, Betriebsbahnhof Rummelsburg und Erkner hervor. Wir orientierten uns also an direkten Vorbildern – eine damals kaum verbreitete Praxis. Die Anlage entstand auf 80 cm breiten Rahmen in offener U-Form, die den Räumlichkeiten der Nationalen Front anzupassen waren. Dort wurde die Anlage auch zum ersten Mal für die Öffentlichkeit zugänglich.

Der Erfolg war groß, und der damalige Vorsitzende der Nationalen Front besorgte uns als Dank dafür eigene Arbeitsräume. Wir durften in der Wilhelm-Pieck-Straße eine leerstehende Parterrewohnung im Seitenflügel eines Mietshauses beziehen. Und das war die eigentliche Geburtsstunde der Weinbergsweger. Mit dem Hut in der Hand, sammelten wir Mittel für weitere Maschinen und für neues Material. Schritt für Schritt konnten weitere Arbeitsräume genutzt werden, sei es durch einen Durchbruch oder die Übernahme eines Kellers und der Nachbarwohnung. Einher mit der Vergrößerung unseres Domizils ging auch die der Anlage.

In unzähligen Stunden gemeinsamer Arbeit entstanden die Gebäude rund um den Alexanderplatz, exakt im Maßstab 1:87. Doch dann tat sich beim Vorbild etwas bis dahin kaum Vorstellbares: Der Alexanderplatz wurde neu gestaltet. Es wäre uns damals schwer gefallen, noch einmal von vorne anzufangen. Deshalb fiel die Entscheidung, künftig ein historisches Modell des Alexanderplatzes zu zeigen, was auf Ausstellungen bisher außerordentlich positiv ankam.

Dennoch ging es weiter. Die Anlage wurde auf 10 m verlängert und der Bahnhof Erkner auf einer Fläche von über 5 m× 1,40 m neu und vorbildgetreuer gestaltet. Das Anlagenteil „Alexanderplatz“ erweiterten wir auf eine Breite von 1,40 m. Gleichzeitig begannen außerdem erste Rekonstruktionsarbeiten. Unsere emsige Arbeit mußten wir jedoch unterbrechen. Das Haus in dem sich unsere Arbeitsräume befanden, sollte abgerissen werden. Bald zogen die ersten Mieter aus, und schließlich waren wir allein im Haus. Jeder kann sich wohl die kitzlige Situation vorstellen, die damals bestand. Irgendwie mußte und sollte es aber weitergehen. Die ersehnte Hilfe gab der Rat des Stadtbezirkes. Uns wurden neue Räume in der Gipsstraße zugewiesen. Der Umzug hat viel Zeit gekostet! Die Arbeitsräume waren herzurichten, Keller zu entrümpeln. Im neuen Domizil haben wir die Anlage wieder erweitert. Die Gesamtabmessung betrug nun 15 m × 4 m.

Und das alles mußte wie bisher in kleinen Räumen bewältigt werden. Mehr als zwei Platten standen nie zusammen! Ein großes Handikap für unsere Elektriker, die ihre Arbeitsergebnisse nur auf Ausstellungen prüfen konnten. Ein Jahr Arbeit haben wir verschenkt, um eine neue 10-m- und 15-m-Variante für die Gesamtanlage zu bauen. Die 10-m-Variante ist niemals richtig aufgebaut worden. Sie bewährte sich nicht. Mit den Bahnhöfen Marx-Engels-Platz und dem Haltepunkt Fangschleuse aber konnte die Anlage noch attraktiver gestaltet werden.

Vor wenigen Tagen schloß die große Modellbahn-Ausstellung am Fernsehturm ihre Tore. Dort zeigten wir unsere traditionelle Gemeinschaftsanlage „Alexanderplatz–Erkner“ letztmalig in dieser Form. Die „Alte“ wollen wir jetzt „verjüngen“. Ab 1989 werden unsere Ausstellungsbesucher den Abschnitt Marx-Engels-Platz–Alexanderplatz–Jannowitzbrücke–Hauptbahnhof im Maßstab 1/87 sehen: Ein vorbildgetreues Stadtmotiv mit dem historischen Bahnhof Alexanderplatz im Mittelpunkt.

Doch zurück zu unserer Chronik: 10 Jahre waren wir in der Gipsstraße glücklich. Dann traf uns ein harter Schlag.

Ende 1983 erreichte uns die Nachricht über die Rekonstruktion unseres Hauses. Wir mußten die Räume freimachen. Staatliche und gesellschaftliche Organe halfen uns, alle Schwierigkeiten zu überwinden. Heute besitzen wir in der völlig rekonstruierten Gipsstraße schöne Arbeitsräume. Inzwischen konnten wir auch in Berlin-Karlshorst einen großen Arbeitsraum ausbauen. Dort kann unsere S-Bahn-Großanlage vollständig aufgebaut werden. Daß die Arbeitsgemeinschaft auch in den Zeiten des Umzuges regelmäßig ihre Ausstellungen organisierte, war nur durch eine optimale Organisation aller Arbeiten möglich. Jetzt gibt es dank der rekonstruierten Räume außerdem eine aktive Jugendgruppe. Sie bestand zwar schon vorher formell, kann jetzt aber direkt gefördert werden.

Vier regelmäßige Bauabende gibt es pro Woche, und bei Bedarf erhöht sich diese Zahl noch.

25 Jahre Arbeitsgemeinschaft „Weinbergsweg“ sind aber nicht nur 25 Jahre Anlagenbau. Unser Arbeitsprogramm war und ist bunt wie ein Warenhaus. Wie bereits erwähnt, standen von Anfang an Ausstellungen im Vordergrund. An 13 derartigen nahmen wir teil. Sechs eigene große Modellbahn-Ausstellungen organisierten wir selbst. Hinzu kamen 26 DMV-Tauschmärkte. Neunmal stellten wir uns mit unserem Läutewerk in den Dienst der Solidarität und unterstützten die Kollegen der Eisenbahnerzeitung „Fahrt frei“ tatkräftig. Für die Berliner Verkehrsbetriebe, den Magistrat von Berlin und die Messen der Meister von morgen bauten wir einige Verkehrsmodelle als maßstabsgerechte Anlagen nach Originalunterlagen. Das

1 Blick auf den vorbildgetreu nachgestalteten Haltepunkt Marx-Engels-Platz der bekannten Gemeinschaftsanlage. Dieses Foto dokumentiert den Zustand der 60er Jahre, als hier Dampfloks zum täglichen Bild gehörten, und die BVG (heute BVB) noch LOWA-Beiwagen einsetzte.

2 Für jedermann erkennbar: Der S-Bahn-Haltepunkt Betriebsbahnhof Rummelsburg.

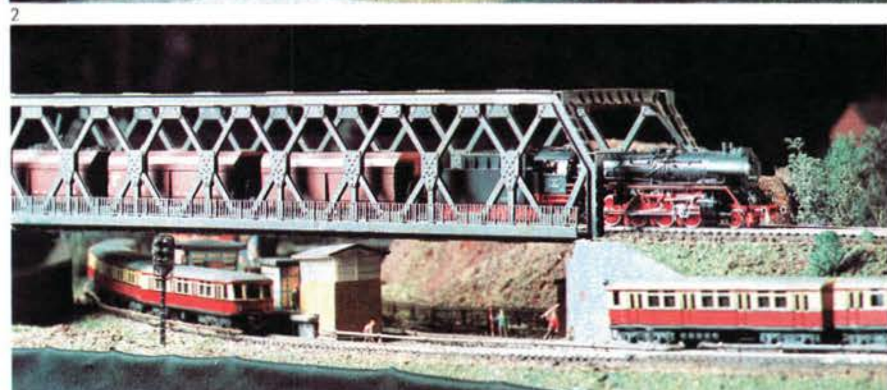
3 Auf den Stadtbahnbögen begegnen sich zwei S-Bahnzüge der Baureihen 277 (vorn) und 275 (dahinter).

4 Vorbereitungen für den Bau der neuen Markthalle – noch sind die Züge der heutigen Baureihe 275 mit einem Triebfahrzeugführer und einem Beimann besetzt.

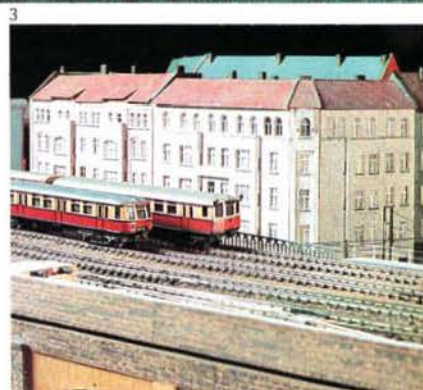
5 Zwischen typischen Berliner Mietshäusern ein Blick auf einen Teil der Außenfassade vom Haltepunkt Marx-Engels-Platz.

1

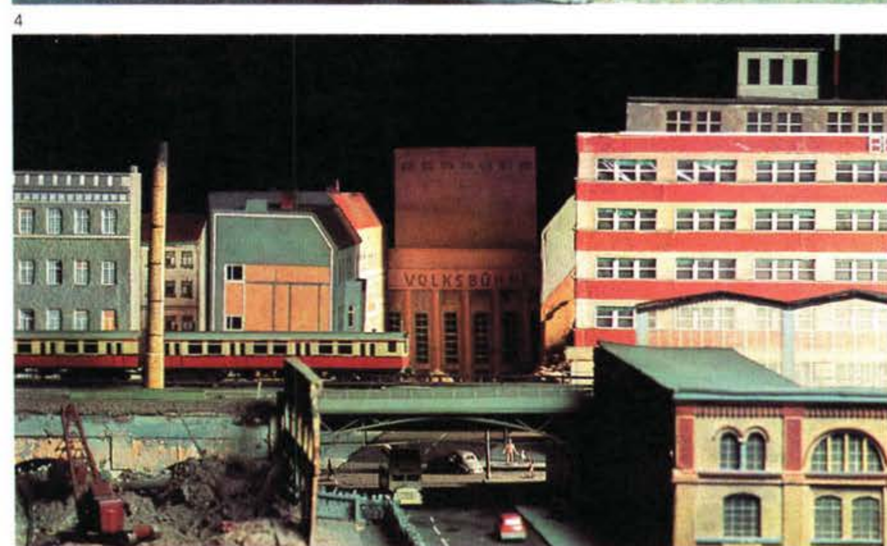
2



3



4



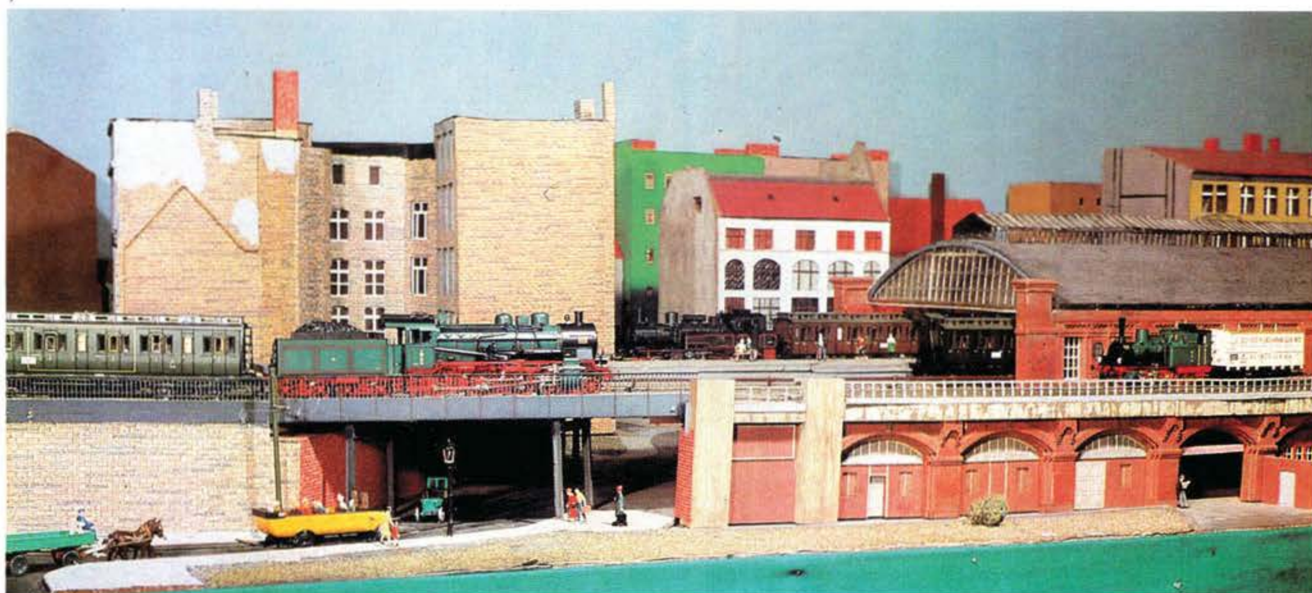
5



6



7



8

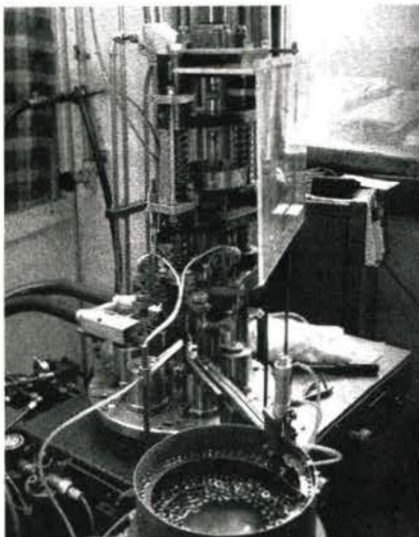


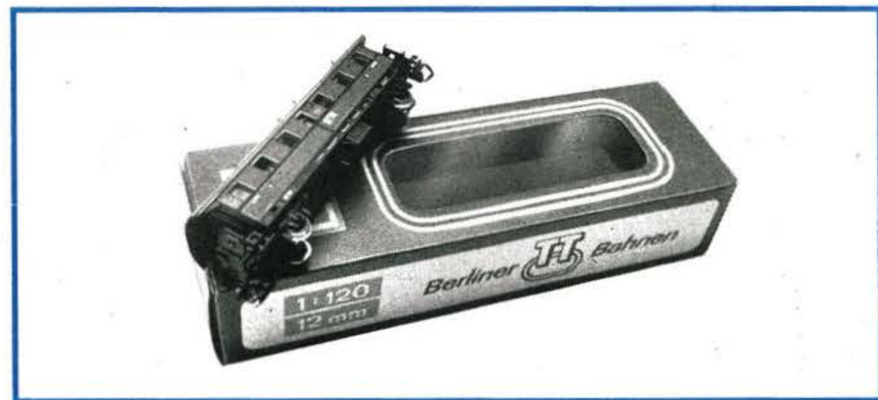
Hans-Henning Schauer, Betriebsdirektor des VEB Berliner TT-Bahnen und Präsidiumsmitglied des DMV, Berlin

Metallradsätze für die Nenngröße TT

Laufgüte der Modelleisenbahnwagen wird wesentlich verbessert

Für die Werktätigen des VEB Berliner TT-Bahnen ist es zum 750jährigen Jubiläum unserer Hauptstadt Berlin eine besondere Verpflichtung, weitere hochwertige und attraktive Konsumgüter entsprechend den Bedürfnissen für die Bevölkerung und den Export bereitzustellen.
So werden große Anstrengungen unternommen, um in den Hauptparametern die international üblichen und durch die Normen Europäischen Modelleisenbahnen (NEM) fixierten Standards umzusetzen. Sie sind hauptsächlich gekennzeichnet durch
– einen hohen Grad an Maßstabstreue und Detaillierungen,
– den Einsatz hochwertiger und verschleißfester Materialien,
– saubere und griffeste Lackierung und Beschriftung,
– hohe Laufgüte und Funktionssicherheit sowie
– dekorative, werbewirksame und eine das Erzeugnis schützende Verpackung (Abb. 2).
Mit den Neu- und Weiterentwicklungen sowohl bei Triebfahrzeugen als auch Wagen der letzten Jahre wurden wesentliche Grundzüge dieser Entwicklungsrichtung deutlich. Ein weiterer Schritt ist die nunmehr begonnene Einführung von Metallradsätzen für die Wagen, die gegenüber den bisher eingesetzten Radsätzen folgende höheren Gebrauchseigenschaften besitzen:
– Vergrößerung der beschleunigten Massen sowie Reduzierung des Rollwiderstandes und damit Erhöhung der Zugmöglichkeiten der Triebfahrzeuge,
– höhere Kontaktsicherheit für elektrische und elektronische Funktionselemente sowie
– Verbesserung des gestalterischen Eindrucks.
Mit Beginn des zweiten Quartals 1987 konnte die Radsatzproduktion aufgenommen werden. In begrenzten Stückzahlen werden alle im Sortiment befindlichen Wagenmodelle nunmehr auch mit hochwertigen Metallradsätzen erhältlich sein. Diese Fahrzeuge kommen ausschließlich in einer neuen, repräsentativen Verpackung in den Handel, die vor allem einen höheren Schutz vor Beschädigungen garantiert. Zum Zwecke des Austauschs ist ebenfalls geplant, Metallradsätze einzeln anzubieten.
Durch den Einsatz fortschrittlicher technologischer Lösungen ist der im Vergleich zu den bisherigen Radsätzen erforderlich und wesentlich höhere Aufwand bei der Herstellung der Metallradsätze und für die Verpackung der Modelle auf für den Kunden akzeptable Auswirkungen begrenzt worden. Hauptanteil daran hat die durch ein betriebliches Jugendforscherkollektiv erarbeitete und inzwischen patentierte vollautomatische Metallradfertigung (Abb. 1). Die durch das Jugendforscherkollektiv gesammelten Erfahrungen bilden eine wesentliche Grundlage für weitere Rationalisierungslösungen der umfangreichen, für die Herstellung von Modelleisenbahnerzeugnissen erforderlichen Technologien auf der Basis des betrieblichen Rationalisierungsmittelbaus.
Damit bereiten wir gleichzeitig unser Produktionsjubiläum „30 Jahre TT-Modelleisenbahnen aus der Hauptstadt Berlin" im nächsten Jahr vor. Über einige Aufgaben und Ziele in der weiteren Entwicklung der Modelleisenbahnproduktion im VEB Berliner TT-Bahnen wird „me" aus Anlaß dieses Produktionsjubiläums 1988 berichten.

1


2


1 Robotertechnik für die Produktion der neuen TT-Radsätze
2 Ein zweiachsiger Reisezugwagen mit DRG-Beschriftung und den neuen Metallradsätzen auf der stabil und äußerlich neu gestalteten Verpackung.
Fotos: V. Kühl, Berlin

---

6 Die unter Denkmalschutz gestellte und inzwischen weitestgehend restaurierte Halle des Haltepunktes Marx-Engels-Platz im Modell. Auch hier sind bei dem geplanten Umbau der Gemeinschaftsanlage Veränderungen geplant.

7 Bereits bevor der elektrisch betriebene S-Bahn-Verkehr eröffnet wurde, herrschte auf den Stadtbahnbögen Hochbetrieb. Links ein Fernzug aus Richtung Friedrichstraße, dahinter ein S-Bahn-Dampfzug, rechts eine T 3 mit einem für den Anschluß Markthalle bestimmten Kühlwagen.

8 Seit nahezu 60 Jahren dominieren die bekannten S-Bahnzüge auf der Stadtbahn.

Fotos: A. Stirl, Berlin (1 bis 5); H.-W. Pohl, Berlin (6 bis 8).

jüngste Exponat ist der künftige S- und U-Bahnhof Wuhletal (siehe Rücktitel dieses Heftes). Die enge Zusammenarbeit mit Museen und Betrieben ist ebenso selbstverständlich wie die gezielte Berufswerbung in unseren Ausstellungen und bei den AG-Mitgliedern. Freundschaftliche Beziehungen verbinden uns mit Arbeitsgemeinschaften in Dresden, Leipzig, Greifswald und Wismar sowie in der ČSSR. Zwei Exkursionen pro Jahr festigen das Kollektiv der Arbeitsgemeinschaft. Unter den Mitgliedern gibt es auch viele aktive Ehefrauen. 5000 bis 6000 Stunden widmen unsere Freunde jährlich ihrem Hobby in der Arbeitsgemeinschaft. Mehr als 1000 VMI-Stunden können alle 12 Monate abgerechnet werden.
Weitere Aktivitäten kommen hinzu, doch sie hier zu nennen, würde den Rahmen des Beitrages sprengen. Eins wollen wir jedoch nicht vergessen, Sie schon heute zu unserer 7. Ausstellung Anfang Januar 1988 im Berliner Kreiskulturhaus „Prater" herzlich einzuladen!



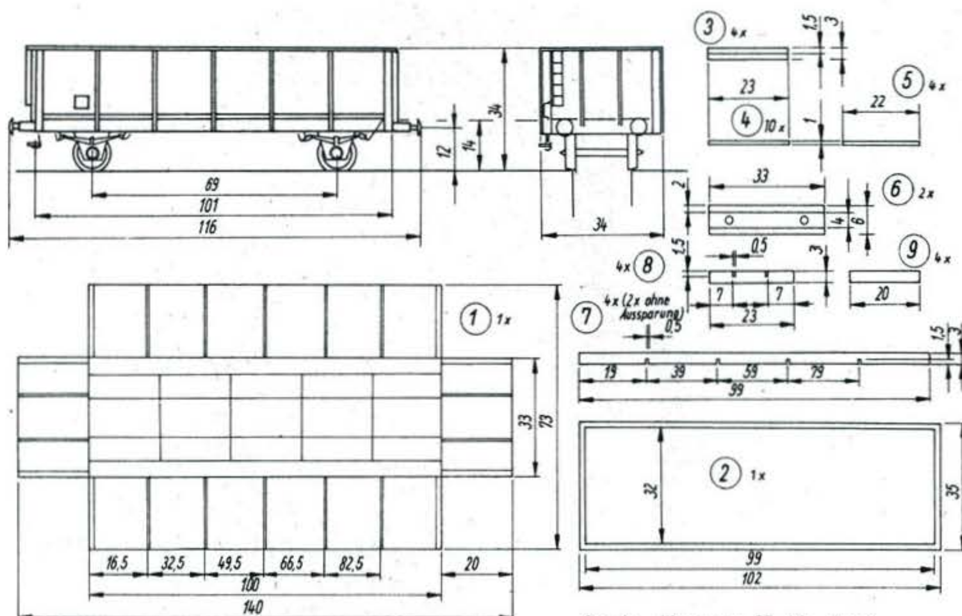
Hallo,
liebe Modellbahn-Fans!

Heute erscheint nun schon die sechste Ausgabe unserer Junior-Seite. Es gibt inzwischen nicht nur Stammleser, sondern auch fleißige Mitgestalter. Alle Leserbriefe unserer Junioren, aber ebenso Zuschriften von älteren Modellbahnfreunden, die sich ihr Herz für die Jugend und die Erinnerung an den schweren Anfang beim Selbstbau von Heimanlagen und Fahrzeugen bewahrt haben, drücken immer wieder ihre Freude über unsere Junior-Seiten-Ideen aus. Es mangelt nicht an Vorschlägen und Hinweisen. Inzwischen sind zahlreiche Tips eingegangen, die ich nach und nach alle bringen will. Ich freue mich also sehr über Eure Briefe, sind doch darin wichtige Gedanken enthalten. Bei Euren Beschreibungen solltet Ihr aber beachten, daß alle Modellbahnfreunde Eure Gedanken nur dann verstehen können, wenn Ihr sie gründlich und ausführlich beschreibt. Eine exakte Reihenfolge der Tätigkeiten und des verwendeten Materials sind dabei sehr wichtig. Mitunter muß ich nämlich Eure Tips erst gründlich prüfen, und damit verzögert sich die Veröffentlichung. Durch diesen kleinen Hinweis darf Euer Mut zum Schreiben aber nicht sinken. In der Wunschliste stehen Bauanleitungen an erster Stelle. Daher wird auch heute wieder eine Bauanleitung den größten Platz einnehmen. Diesmal geht es um einen Ommbu-Wagen. Die Anfrage von Tobias Kramer (13 Jahre) aus Wurzen zur Planung von Modellbahnanlagen gibt den Auftakt zu grundsätzlichen Überlegungen, die vor dem Bau einer Heimanlage notwendig sind und schrittweise vervollkommnet werden sollen.
Mit der Knobelaufgabe könnt Ihr einen regnerischen Nachmittag im Herbst ausfüllen, wenn die Lust zum Bauen oder Basteln fehlt. Übrigens kann man die Knobelaufgabe auch am Modell lösen. Der Gleisplan ist doch schnell zusammengebaut, egal ob H0, TT oder N.
Also viel Spaß beim Lesen, Knobeln und Bauen,
Euer

Willy

Ommbu-Wagen in Pappbauweise

Dieser Wagentyp wurde speziell für den Transport von Massengütern, die mittels Greifer be- oder entladen werden, entwickelt. Das Fahrzeug ist in Ganzstahlbauweise gefertigt und hat ein unterkritisches Laufwerk mit Rollenlagerradsätzen. Da der Wagen keine Türen hat und alle Wände nahezu „glatt" sind, ist der Nachbau des Wagens recht einfach. Die Maßzahlen in der Bauanleitung ergeben ein Modell in der Nenngröße H0. Als Baumaterial ist Pappe zu verwenden. Probleme bei der Modellbautechnik mit diesem Werkstoff gibt es oft durch das Ausfranzen der Schnittkanten und bei der Farbgebung, da die Wagenwand nicht selten eine „Wellblechform" annimmt.
Diese Nachteile können jedoch durch eine Vorbehandlung der Pappe weitgehend ausgeschaltet werden. Um die Papier- und Pappwerkstoffe „schnittfest" zu gestalten sind diese mit einer Polystyrollösung zu imprägnieren. Dazu müssen etwa 200 cm³ Polystyrolschaum in 100 g Mökodin R 30 aufgelöst werden. Das Imprägnieren erfolgt durch das beidseitige Einstreichen der Pappe mit dieser Lösung. Auf einer ebenen Unterlage (Glasplatte) trocknet der Werkstoff in wenigen Minuten hart aus.
Mit einem scharfen Messer können danach exakte Schnittkanten hergestellt werden. Die skizzierten Einzelteile sind mit Plastefix oder auch dieser Polystyrollösung zusammenzukleben. Um eine gleichmäßige glatte Oberfläche zu erhalten, sollten die fertigen Baugruppen nochmals nach dem Trocknen behandelt werden. Die Teile können auch mit Schmirgelpapier oder einer Schlichtfeile bearbeitet werden. Nun wissen wir erstmal einiges über den Werkstoff, und jetzt kann der Bau des Modells beginnen. Zunächst zeichnen wir die Teile 1 und 2 auf Karton, streichen mit einem Schulpinsel von beiden Seiten die Polystyrollösung auf und lassen dieses Teil trocknen. Während der Trockenzeit zeichnen wir die Teile 3 bis 6 auf und imprägnieren diese ebenfalls. Sind die Teile 1 und 2 sauber ausgeschnitten und deren Biegekanten vorgeritzt, kleben wir den Wagenkasten mit Plastifix zusammen. Eine vorschriftsmäßige Anwendung des Klebers (nach dem Einstreichen kurz antrocknen lassen) zahlt sich dabei aus. Teil 2 dient als obere „Abdeckung" (Umrandung) auf dem Wagenkasten. Die Teile 3, 4 und 5 befestigen wir an den entsprechenden Stellen des Wagenkastens. Zum Reinigen des Wagenkastens ist an einer Stirnseite außen eine Leiter angeordnet. Innen sind fünf Fußtritte an der Bordwand angeschweißt, die unter Umständen durch das Einlegen von Beladegut (Kohle) verdeckt werden. Die vorbereiteten Pufferbohlen (Teil 6) bringen wir ebenfalls mit Plastikfix an den vorgesehenen Stellen des Wagenkastens an. Beim Einkleben der handelsüblichen Puffer in die Bohrungen ordnen wir die Pufferflansche mit an, die in der Zeichnung nicht vorgesehen sind. Die Achshalter fertigen wir aus 0,3 mm starkem Eisen- oder Messingblech, die mit „Saladur"-Kleber gemäß Anwendungsvorschrift am Wagenboden angebracht werden. Die Langträger (Teil 7) und die Teile 8 und 9 fertigen wir aus 0,5 bis 0,8 mm starker Pappe, imprägnieren wiederum alle Teile und kleben sie an die entsprechenden Stellen des Wagenbodens. Wenn wir fertige Achsblenden aus „Altbeständen" oder von einem ausgemusterten Wagen besitzen, werden diese an den Langträgern und Achshaltern befestigt. Als Kleber setzen wir wieder Saladur ein. Stehen uns



Ommbu-Wagen der DR H0 M 1:1

diese Teile nicht zur Verfügung, müssen wir sie selbst herstellen. Dazu sägen wir von einem alten Wagen die Achsblenden ab und kleben sie in eine fettfreie leere Hautcremedose. Dieses „Urmodell" wird mit Öl oder einem Trennmittel eingepinselt und mit Cenusil-Paste überzogen. Nach einer Abbindzeit von rund 48 Stunden können wir die Form herauslösen und von der Gußform bis zu 100 Abgüsse erhalten. Als Gießwerkstoff kann man Hobby-Plast oder Epilox verwenden. Die Anwendungsvorschrift beachten! Trennmittel zum Ausschmieren der Form benutzen und die Aushärtezeit von 12 bis 15 Stunden einhalten! Wenn derartige Harze nicht zur Verfügung stehen, kann auch der Zweikomponentenkleber Epasol 11 zur Anwendung kommen. Die Rangiertritte, die Leiter sowie die Griffstangen werden individuell angefertigt und mit Saladur befestigt. Entsprechend der zur Verfügung stehenden Kupplung kleben wir geeignete Kupplungshalter am Wagenboden an oder bringen die Kupplung mit einer M 2 Schraube an. Abschließend erhält das Fahrzeug einen Anstrich. In jüngster Zeit kommt uns dabei die Anstrichskala der Deutschen Reichsbahn entgegen, wonach alle Baugruppen, vom Rahmen bis zum Wagenkasten, eine oxidrote Fargebung erhalten.
Soll unser Modell als „Leerwagen" auf der Anlage eingesetzt werden, wird vor dem Spritzen oder Streichen eine Blechplatte von 30 mm × 80 mm auf den Wagenboden geklebt. Soll der Wagen beladen werden, müssen wir die Kohle oder dünne Holzleisten auf ein Brettchen kleben, das genau in den Wagenkasten paßt und rund 8 bis 10 mm dick ist.
Nach dem Trocknen erhält der Wagen die erforderliche Beschriftung.
Wolfgang Bahnert

Willys Ergänzungstip!
Vor der Beschriftung seht Euch am besten mal einen Originalgüterwagen ganz genau an. Sicherlich werdet Ihr dann erkennen, daß die Wagennummern inzwischen zwölfstellig und auch die Gattungsbezeichnungen anders als auf unserem Bild sind. Ihr seid also gut beraten, Wagennummer und Gattungsbezeichnung vom selbst gesehenen Original zu übernehmen.



Der richtige Gleisplan
Tobias Kramer aus Wurzen (13 Jahre) bittet um einen Gleisplan für seine Anlage in der Größe 2,50 m × 1,25 m.
Einen „idealen" Gleisplan gibt es nicht. Ist eine Gleisanlage fertiggestellt und der Fahrbetrieb aufgenommen worden, entstehen nach einiger Zeit neue Ideen und Wünsche, die zeigen, daß vorher nicht alles bedacht wurde. Wir wollen aber Deine Frage, die auch noch andere Junioren bewegt, zum Anlaß nehmen, in einer Fortsetzungsreihe die wichtigsten Überlegungen und Gedankenschritte darzustellen.
Jenen Freunden, die keine Geduld haben auf die nächste „junior-Seite" zu warten, können wir sagen, daß die in den Gleisplanheften von PIKO und dem VEB Berliner TT-Bahnen vorgestellten Varianten schon eine sichere Auswahl ermöglichen. Tobias schreibt zwar, daß er auch aus diesem Material keine ausreichenden Anregungen entnehmen konnte. Diese Auffassung kann nicht geteilt werden.
Durch eine Kombination und Variation der Grundentwürfe kommt man der gewünschten Lösung sehr nah. Diese Entwürfe gehen stets von dem handelsüblichen Gleismaterial aus und berücksichtigen damit die verfügbaren Krümmungsradien der Bogengleise und der Weichen, die bei jeder Gleisplangestaltung ein wichtiges Wort mitsprechen.
Aber zuvor müssen wir erst eine Reihe von anderen Fragen beantworten bzw. Prämissen berücksichtigen.

1. Welchen Platz habe ich wo für meine Anlage?

2. Wird sich der heute zur Verfügung stehende Platz im Kinderzimmer, der Dachkammer oder auf der Diele erweitern lassen?

3. Bei der Platzwahl sollte man für die Grundplatte von einem Verhältnis der Breite zur Länge von 1:3 bis 1:4 ausgehen.

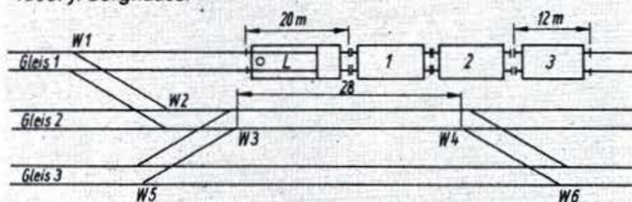
4. Die Breite der Grundplatte darf 1,20 m nicht überschreiten, wenn die Anlage an einer Zimmerwand befestigt ist, da stets der Zugang zu allen Gleisbereichen möglich sein muß. Entgleisungen lassen sich nicht grundsätzlich vermeiden und treten nicht selten in Gleisabschnitten auf, in denen man sie wegen der schweren Zugänglichkeit besonders ungern erwartet.

5. Die Ausnutzung von Ecken, Nischen und Erkerflächen ist prinzipiell möglich. Die dabei entstehenden L-, T- und U-Formen der Grundplatte bereichern die Gestaltungsmöglichkeiten.

6. Hat man feste Vorstellungen von dem zur Verfügung stehenden Platz und der Form der Grundplatte, dann erarbeitet man sich eine Maßskizze. Wählt den Maßstab nicht zu klein. Ein Zeichenblockblatt im Format A 3 ist die richtige Größe.

7. Erst jetzt entscheidet man sich für die Nenngröße. Als Faustregel gilt:
In der Nenngröße H0 sollte eine Mindestfläche von 2,20 m × 1,00 m, bei TT von 1,70 m × 0,90 m und bei N von 1,20 m × 0,80 m zur Verfügung stehen.
Fortsetzung folgt

Wie wird umgesetzt?
Nach Ankunft des Zuges auf dem Gleis 1 besteht die Aufgabe, die Lokomotive umzusetzen, das heißt, an den Wagen 3 anzukuppeln. Der Zug soll in der entgegengesetzten Richtung wieder ausfahren.
Wie löst der Rangierleiter diese Aufgabe mit dem kürzesten Fahrweg der Lokomotive?
Aus welchem Gleis fährt der Zug aus?
Denkt nach! Probiert! So schwer ist es nicht!
Euer Ergebnis schickt bis zum 1. November 1987 an die Redaktion. Mehr dazu im Heft 2/88.
Idee: J. Berghäuser



Skizze zur Knobelaufgabe

DKW über ein Gleisbild-stellwerk geschaltet

Wer sich dazu entschlossen hat, für seine Modellbahn-Anlage ein Gleisbildstellwerk aufzubauen und bei Handbedienung die Weichenantriebe unabhängig ohne Fahrstraßenschaltung bedienen möchte, wird bei doppelten Kreuzungsweichen auf Probleme mit der Fahrtrichtungsvorwahl stoßen. Eine Betätigung der Weichenantriebe über Taster mit selbsttätigem Rückgang erscheint bei Pilz-Weichen sinnvoll, da keine Endabschaltung vorgesehen ist und der Wechselkontakt gegebenenfalls für die Rückmeldung genutzt werden kann. Abb. 1 zeigt die Schaltung der doppelten Kreuzungsweiche von Pilz mit einer der möglichen Fahrtrichtung.

Wird nun ein Befahren der Strecke S4 – S3 beabsichtigt, können die Taster S4 und S3 betätigt werden. Ist dagegen die Strecke S1 – S3 gewünscht, sind gemäß der Weichenkonstruktion S2 und S4 zu bedienen (Spulenkontakt 1 und 7). Um die sinnbildliche Zuordnung der Taster zum entsprechenden Streckenabschnitt in jedem Fall zu gewährleisten, wird in der vorgeschlagenen Variante ein zusätzlicher rastender Tastenschalter mit vier Wechselkontakten vorgesehen. Der dazugehörige Stromlaufplan für den Fall 4 (gemäß Abb. 3) ist aus Abb. 2 ersichtlich.

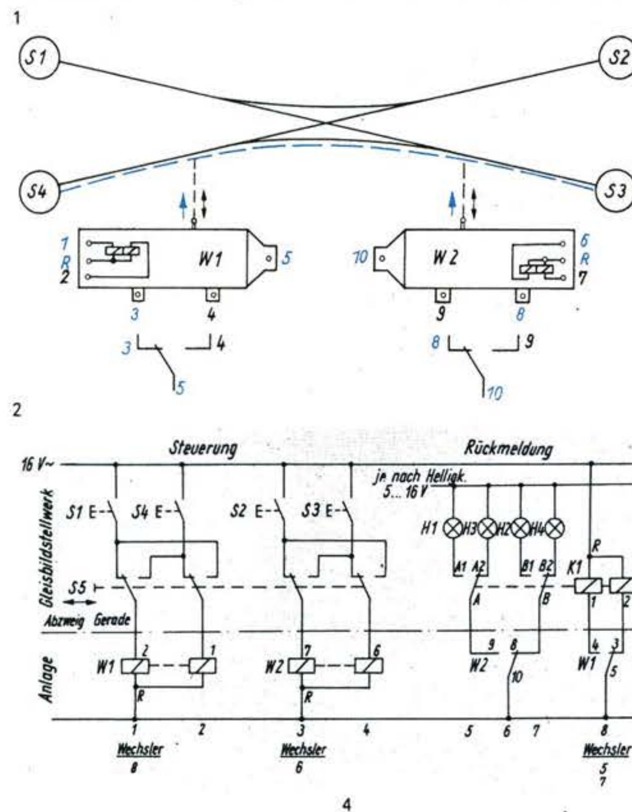
Für eventuelle Rückmeldungen wird zusätzlich zur Kontaktvervielfachung ein Schaltrelais K1 – z. B. von PIKO empfohlen.

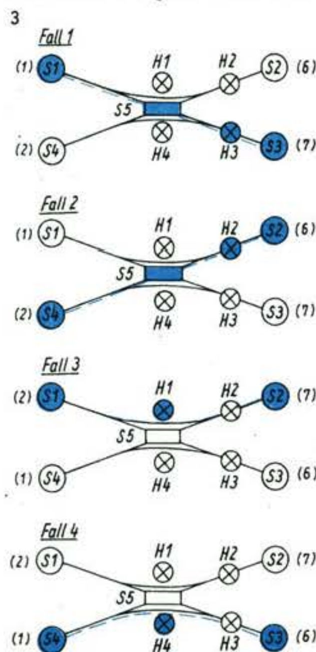
Wenn man anstelle von Glühlampen Leuchtdioden (5 V) benutzt, sollten die vier Anzeigedioden platzsparend auf einer Leiterplatte aufgebaut werden. Zum besseren Verständnis ist in Abb. 3 dargestellt, wie man die Taster und Anzeigelampen zum entsprechenden Streckenabschnitt im Gleissymbol anordnen kann. Es empfiehlt sich, den rastenden Tastenschalter S5 im Gleisbildstellwerk je nach Platzverhältnissen direkt in der Mitte des Kreuzungssymbols oder darunter einzubauen. Diese Schalter sind in RFT-Amateurgeschäften erhältlich. Aufgrund ihrer geringen Abmessungen sind sie für diesen Zweck gut geeignet (Abb. 4). Je nach Liefermöglichkeiten gibt es eine Variante für frontseitigen Einbau oder Leiterplattenmontage. Damit brauchen alle weiteren Taster nur einpolig sein. Zwischenrelais sind nicht erforderlich.

Bei doppelten Kreuzungsweichen der Nenngröße TT ist analog zu verfahren. Allerdings gibt es hier keine unabhängigen Wechslerkontakte im Weichenantrieb, so daß nach Abb. 2 die Kontakte 5 und 10 bereits mit der Rückfuhrleitung (Masse) elektrisch verbunden sind. Deshalb wurde der Anschluß R von K1 nicht mit der Masse verschaltet. So müßten für den Fall 4 gemäß TT-Dokumentation die Spulen-Kontakte 3 und 4 angesteuert werden.

Für hintereinander folgende Weichenantriebe können die entsprechenden Taster natürlich auch Doppelfunktionen übernehmen. Folgt beispielsweise nach S3 die Weiche 3, sind mit S3 die Weichenantriebe W2 und W3 für eine Fahrtrichtung parallel zu schalten.

W. Sigfanz, Erfurt, Zeichnungen: Verfasser





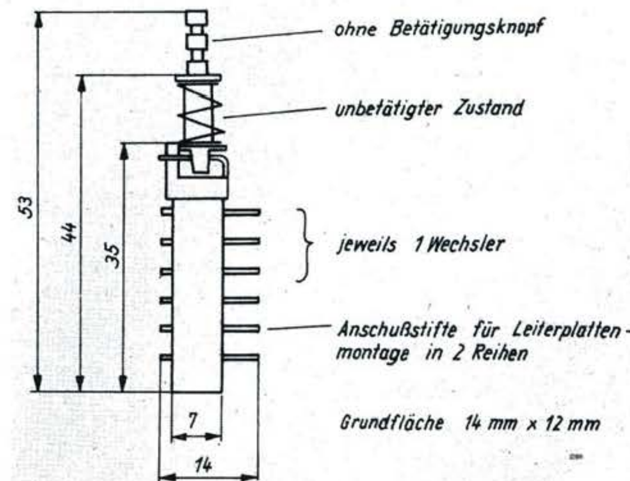
( ) – Spulenanschluß

Fall 1: S1, S3 und S5 betätigt; H3 leuchtet; Spulen 1 und 7 werden angesteuert.

Fall 2: S2, S4 und S5 betätigt; H2 leuchtet; Spulen 2 und 6 werden angesteuert.

Fall 3: S1 und S2 betätigt; H1 leuchtet; Spulen 2 und 7 werden angesteuert.

Fall 4: S3 und S4 betätigt; H4 leuchtet; Spulen 1 und 6 werden angesteuert.



1 Schaltungsvarianten unter Berücksichtigung der Fahrtrichtungen

2 Der Stromablaufplan

3 Schaltplan für die Rückmeldung

4 Der im Handel erhältliche und für das Vorhaben gut verwendbare Tastenschalter

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Pirna, 8300 – AG 3/31 „Theodor Kunz"
Vom 17. bis 25. Oktober 1987 im „Ernst-Thälmann-Saal" des Dresdner Hauptbahnhofs (Bahnsteig 17). Gezeigt wird die TT-Gemeinschaftsanlage. Öffnungszeiten: Montag bis Sonntag 10.00–18.00 Uhr.

Hoyerswerda, 7700 – AG 2/16
Vom 17. bis 25. Oktober 1987 im Reichsbahnklubhaus „Erich Weinert", Hoyerswerda, Steinstraße 1. Öffnungszeiten: Sonnabend/Sonntag 10.00–12.00 Uhr und 13.00–18.00Uhr, Montag bis Freitag 15.00–18.00 Uhr.

Blankenburg, 3720 – AG 7/75
Vom 11. bis 15. November 1987 im Sportforum Harzer Werke, Regensteinsweg, Blankenburg, 3720. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 15.00–18.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00–18.00 Uhr.

Oranienburg, 1400 – AG 1/18
Vom 21. bis 22. November 1987 sowie vom 28. bis 29. November 1987 im Jugendklubhaus „Julius Fučik" in Hohen-Neuendorf. Öffnungszeiten: 10.00–18.00 Uhr.

Heidenau, 8312 – AG 3/2 „Müglitztalbahn"
Vom 21. bis 29. November 1987 im Klubhaus „Aufbau", Dresdner Straße 25. Öffnungszeiten: werktags 16.00–18.00 Uhr, sonnabends/sonntags 10.00–18.00 Uhr. Täglich Buchbasar, an den Wochenenden Verkaufsstand mit Modellbahn- und Bastlerbedarf.

Wohlsdorf, 4351 – AG 7/38
Vom 28. November bis 6. Dezember 1987 im Saal der Konsumgaststätte Ortsteil Crüchern. Öffnungszeiten: werktags 15.00–18.00 Uhr, Sonnabend 13.00–18.00 Uhr, Sonntag 10.00–12.00 Uhr, 13.00–18.00 Uhr. Montag 30. 11. und Dienstag 1. 12. geschlossen.

Plauen, 9900 – AG 3/5
Vom 21. bis 29. November 1987 in Plauen (V.) oberer Bahnhof, Empfangsgebäude – Kultursaal. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.30–18.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00–18.00 Uhr.

Tauschmarkt

Die Arbeitsgemeinschaften 1/41, 1/47 und 1/63
führen am 29. November 1987 im großen und kleinen Kultursaal des Raw „Franz Stenzer", direkt am S-Bahnhof Warschauer Straße, Revaler Straße, Berlin, 1017, einen Tauschmarkt in der Zeit von 9.00 bis 13.00 Uhr durch. Interessenten an einer Tischbestellung richten einen frankierten Rückumschlag an folgende Anschrift: Frank Tinius, Weichselstraße 1, (0102), Berlin, 1035. Preis pro Tisch: 5,00 Mark. Sammelbestellungen werden nicht berücksichtigt.

Cottbus, 7500 – AG 2/15 „Spreewaldbahn"
5. Lausitzer Modellbahntauschmarkt am 21. November 1987 von 9.00 bis 12.00 Uhr im Kulturhaus der Eisenbahner „Philipp Müller", Cottbus, Bahnhofstr. 43, für die Nenngrößen H0, TT, N und Zubehör. Tischbestellungen nur für DMV-Mitglieder bis 31. 10. 1987 an: Dieter Dellori, Leipziger Str. 22a, Cottbus, 7500.

Verschiedenes

BV Magdeburg
Für die vom 21. November bis 6. Dezember 1987 vorgesehene Magdeburger Modellbahn-Ausstellung aus Anlaß des 25jährigen Bestehens des DMV ergeht der Aufruf an alle Modelleisenbahner, dem Bezirksvorstand Magdeburg entsprechende Ausstellungsanlagen (vorwiegend Heimanlagen) zur Verfügung zu stellen. Anmeldungen sind an den BV Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010, zu richten. Für eine unverbindliche Anmeldung sind: Name und Anschrift des Ausstellers, Nenngröße, Angabe zum Motiv (zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn im Mittelgebirge; Phantasieanlage nach sächsischen Motiven; Epoche 1970) und Besonderheiten (z. B. automatischer Betrieb, zahlreiche Eigenbaumodelle, Zahl der erforderlichen Bedienungskräfte sowie Hinweise zum An- und Abtransport der Anlage zur Ausstellung) erforderlich. Der Teilnahmemeldung ist eine Prinzipskizze der Anlage beizufügen. Daraus sollten ersichtlich sein: Grundabmessung, Lage der Bedienpulte, Betrachterseite, Streckenführung und sonstige Hinweise zur Aufstellung der Anlage.

Wer hat – wer braucht?

Biete: 160 Dampflokomotiv-Fotos, Format 13 cm × 18 cm, Preis pro Stück 2,00 Mark. Nur komplette Abnahme; Bahnverwaltung: alles ČSD, vorwiegend alte Bauarten. Werner Umlauft, Geraer Str. 50, Erfurt, 5084.

Biete: div. transpress-Literatur und Broschüren; $H0_e$ und $H0_m$-Material (DDR und Eigenbau). Suche Dias und Fotos von stillgelegten Schmalspurstrecken; Broschüren über Schmalspurbahnen; „me" vor 1962. Wolfgang Münnich, Wilhelm-Pieck-Str. 51, Frankfurt (Oder), 1200.

Biete: in N: BR 86, BB 9210, BR 118, 204, YC 4, S 699, VT 4.12; in TT: BR 39, 50, 80, V 36, 118, 221, T435, YM 32, YC 1, M 61, My, BR 204, E 499, Schienenbus; in H0: BR 01, 23, 24, 50, 64, 75, 80, 81, 100, 106, 110, 118, 120, V 200, 211, E 44, E 44 AEG, franz. Ellok, E 69; in $H0_e$: Personenwagen; in 0: div. Wagen, Lok, Zubehör, Schienen; div. Literatur, Signal, „me"; „modellbahnkalender" – Liste anfordern! Suche: H0: BR 03 Schicht, 62 Bergfelde, 84, 89, 91, Bausätze Rehse, Dampfloks, Straßenfahrzeuge; $H0_m$: BR 99 HERR, Wagen und Zubehör; Modellbahnkalender bis 1971 und 1973; Eisenbahnkalender bis 1976, „Glasers Annalen". Nur Tausch oder Kauf. Klaus Schenk, Schönhauser Str. 26/4009, Berlin, 1110.

Biete: „me" 1967–1979, 1976–1986; Eisenbahn-Jahrbücher 1967, 1968, 1975; Eisenbahnpraxis 1966–1985; Operativer Dienst 1961–1965. $H0_m$-HERR-Personenwagen. W. Hammer, Bahnhofstr. 6, Thyrow, 1721.

Suche: BR 17^{10-12}; BR 62 oder $H0_m$-Fahrzeuge. Peter Hellmann, Albert-Schweitzer-Str. 31, Berlin, 1162.

Suche: in TT Schwellenband; Zeuke-Material. Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Str. 104, Lu.-Wittenberg, 4600.

Biete: Dampflok-Archiv 3 und 4; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Reisezugwagen-Archiv"; „Rechts und links der kleinen Bahnen"; „Die Rübelandbahn"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Brandenburgische Städtebahn"; „Brücken gestern und heute"; „Rollen, Schweben, Gleiten"; „Vom Werden der Göltzsch- und der Elstertalbrücke"; „me" 1984; Rehse-Zeichnungen; versch. Material Spur S; in H0: BR 64 (EB). Suche: „Die Baureihe 44"; „Modellbahnbauten"; in H0: Bausatz ETA 177/178 dreiteilig; Wannen-Triebtender BR 42/52; Schnellzugsloks; Gehäuse für Schnellzugloks; BR 91, 98 (EB), 84, 85, 44, 74, 78, T 3 (alles Eigenbauten). Günter Klitzner, Fabrikgelände 13, Fraureuth, 9622.

Biete: H0: BR 64, 66, 75, 89, SVT 137, VT 70, Hydrom.-VT DB, OL-Speisewagen; Rlmmp-Wagen DB; D-Zugwagen Bing (0), DL (Slovart); „Die Müglitztalbahn"; „Schmalspurbahn zwischen Neiße und Spree"; „Glasers Annalen 1900–1910"; „Metros der Welt". Suche: H0: VB 140 DR/DB; Eilzugwagen; O-Wagen Holzbauart; Mitteleinstiegwagen; „Altenberg", Rungenwagen DR. „me" Jahrgang 1980, 1982–1984. Frank Biedermann, Leo-Sachse-Str. 35, Jena, 6500.

Biete: H0- und TT-Fahrzeugmaterial. Suche: Stadtilm 0-Material; Lok Nr. 108/600; Gepäckwagen (braun) Nr. 108/42, Gepäckwagen (grün) mit Schlußlichter Nr. 108/42; Kesselwagen „Leuna-Deutsches Benzin" Nr. 108/43; Ged. Güterwagen Nr. 108/551; Prellbock Nr. 108/596; D-Zug-Wagen (blau); Liebmann 0-Material: Lok Nr. T 48; Ellok Nr. 38; Packwagen Nr. 506; Kesselwagen Nr. 505; Blinklichtsignal Nr. 424; Bogenlampe Nr. 604; Prellbock Nr. 404; Triebwagen Nr. 32; Zeuke 0-Material: Signalbrücke Nr. 109/773; Bogenlampe Nr. 109/45; Wasserkran Nr. 109/52; Gleissperre Nr. 109/843. Winfried Wöhlte, R.-Wagner-Str. 8, Weißwasser, 7580.

Biete: H0-Straßenfahrzeuge HERR EMW, ESPEWE Wartburg 311, Robur-Lkw erstes Baujahr, Barkas, H0 Wagen Pico und PIKO. Suche: PIKO E 63, ET, BciVT 33, HERR-Abteilwagen, vorzugsweise im Tausch, Wertausgleich. Detlef Scheibe, Am Neubau 3, PF 7049, Borna, 7261

Biete: H0-Bw-Modellbahnanlage 1,65 m × 0,80 m, Drehscheibe, 9ständiger Ringlokschuppen und vielen anderen Anlagen. Suche: VB 140 PIKO-DR, einzelne Gehäuse, „Kleinbahnen der Altmark". H. W. Bürkner, Rüdigerstr. 92, Berlin, 1130.

Biete: Spur 0 Stadtilm 1 BR 64, Schlepptenderlok, Personenwagen, Gepäckwagen, Güterwagen, Gleisoval. Suche: BR 17, 18^3, 38^{10-40}, 57^{10-35}, 89^{70-29}, pr. Abteilwagen zwei-, drei- u. vierachsig. Heiko Kölle, Wallstr. 14, Salzwedel, 3560.

Biete: Eisenbahnliteratur von 1911 bis 1933, auch transpress. Dietmar Schipke, Florian-Geyer-Str. 15, Dresden, 8019.

Biete: H0-Anlage 2,50 m × 1,50 m, 2 Stromkreise Preis 2500 Mark. W. Portner, Ahrenshooper Str. 61, Berlin, 1093.

Biete: BR 55 in N, VT 135 552 (H0, Eigenbau). Suche: Lok-Archiv 2 und 3; „Ellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv"; „me" bis 1960, 7, 8/1961, 2, 6/1962, 3, 5/1968, 8, 9/1971, 6/1972, 1, 2/1975. Klaus Niedhöfer, Meißner Landstr. 29. Dresden, 8029.

Biete: „Dampflok-Archiv 4"; „Modellbahnbauten"; „100 Jahre Flöhatalbahn"; „89 1004"; „Die Windbergbahn"; „MPSB". Suche: „Harzquer- und Brokkenbahn"; „Russische und sowjetische Dampflokomotiven"; „Museumslokomotiven"; Literatur über das Wilsdruffer Schmalspurbahnnetz. Peter Kasperzek, Friedhofstr. 1, Sebnitz, 8360.

Biete: H0: BR 01^5 (Boxp/Kohle), 41, 50, 52, 66, 64, 75, 106 (silber), 118 (rot/blau), 185, 195, CC 7000, SU-Lok und Wagen, div. ältere Wagen, TT: E 11 (grün), E 70 (grün), 89 (Eigenb), div. Wagen, Hefte „Signal"; „Modellbahn-Praxis" H0-Kataloge, Verkehrsgeschichtliche Literatur, Dampflok-Archiv 2, 3 (orange). Suche: TT: E 70 (braun), Eigenbauloks, Schotterwagen, Kranwagen, Tiefladewagen, ältere ZEUKE-Güterwagen und Oldtimerwagen, Schnellzug „Silverlines"; „SJ" braun, TT-Informationsschriften, „Lokomotiven der DR"; Dampflok-Archiv 2, 3, (farbig); „Ellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv"; Modellbahnkalender 1963, 1965, 1966; „me"; 1961, 1963 und vor 1960 (kompl. Jahrgänge). Thomas Böttger, Goethestr. 22, Zwönitz, 9417.

Biete: in H0, $H0_m$, $H0_e$ div. Triebfahrzeuge, rollendes Material, Zubehör, Bausätze und Ersatzteile, BR 01^5, 80, 89, 91, VT 135, Schmalspurzug von HERR; „Der Lokomotivführer" Bd. 1–3 von 1906; „uns gehören die Schienenwege"; „me" alle Jahrgänge, komplett; div. Kalender; „Das Signal"; „Modellbahnpraxis"; div. Sonderfahrthefte; Farbdias gerahmt, jeweilige Angebotsliste mit Freiumschlag anfordern. Suche: alle Ausgaben „Dampflokomotiven in Glasers Annalen". Rudolf Korittke, PSF 48, Magdeburg, 3011.

Biete: „me" 1959, 1960, 1963–1965, 1980, 1981, 1958 ohne 3, 1966 ohne 6, 1979 ohne 2, 1957 ohne 6, 9, 1962 ohne 2, 3. Einzelhefte – Liste anfordern. „Eisenbahnen in Mecklenburg"; „Erfurter Blätter"; Modellbahnpraxis 1–14; E 70 in TT. Suche: „me" 1952, 1953; H0: BR 42, 84, 89, E 63; $H0_m$-Material. Otto Voigt, Gudvanger Str. 34, Berlin, 1071.

Biete: Fotoserie (sw) St. Egidien – Oelsnitz (Erzgeb.) S. Kluge, Hauptstr. 48, PF 21–383, Rödlitz, 9276.

Suche: Bildmaterial bzw. alte Fotos von Güterwagen und Straßenfahrzeugen privater Brauereibetriebe und Brauereigesellschaften mit entsprechender Firmenaufschrift aus der Zeit der DRG. Karl-Heinz Turba, Rosa-Luxemburg-Str. 47, Pößneck, 6840.

Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Lokomotiven von Borsig"; Archiv Sachsen 1, 2; „Ellok-Archiv"; Dampflok-Archiv 1–3(3. Aufl.). Suche: „Lokomotiven der alten deutschen Staats- und Privatbahnen"; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen" 1900–1910, 1911–1918, 1931–1943, 1947–1967. Hartmut Spengler, Hübitzer Weg 3, Thondorf, 4251.

Biete: „me" 1978/11, 12, 1981/1, 2, 9, komplett 1979, 1980, „Dampflok-Archiv" 1–4; „Deutsche Reichsbahn von A bis Z". Suche: „me" 1962, 1975; „Diesellok-Archiv"; „BR 95"; „Von Sonneberg nach Probstzella"; in N: BR 55, Bi 21. Andreas Schuster, Steinstr. 19 B, Coswig, 8270.

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Suche Zeuke Spur 0, Signale und Personenwagen ohne Plattform, auch Tausch. Rabe, Trelleborger Str. 11, Berlin, 1100

Suche 00 (Märklin, Trix) rollendes Mat. u. Zubeh. sowie altes Blechspielzeug zu kaufen. Krämer, Bansiner Str. 8, Berlin, 1144

Suche Archiv-Bände. W. Sorschke, Hauptstr. 12, Rödern, 8281

Suche „Geschichte der Dresdner Straßenbahn" und Straßenbahn-Archive 2, 3, 4, 5. Gerhard Fechner, Großglockner Str. 5, Dresden, 8021

Suche für Nenngr. 0 Loks, Wagen, Zubehör (auch def.), Kataloge, altes Blechspielzeug. Chr. Müller, Bruno-Granz-Straße 34, Karl-Marx-Stadt, 9043

Suche „me" Jg. 1–20, kpl. Tausche 2mal BR 130, je 53,50 M. Suche BR 03, 38, 55, 66, 75 in H0, BR 99 in $H0_m$ od. $H0_e$. E. Schubert, Karlsbader Str. 5, Cranzahl, 9304

Suche „me" Jg. 1957, 1966–72 und Heft 12/73. Monika Rohnke, Bahnhofstr. 18, Eisfeld, 6120

Suche Modellautos u. Pferdefuhrwerke M 1:87 zu kaufen oder Tausch gegen TT roll. Material u. Zubehör, 500,– M. S. Gärtner, O.-Kretzschmar-Str. 8, Dohna, 8313

Suche Fotos, EDV-Lokschilder u. a. Material der BR 41. Rainer Süss, PSF 17, Berlin, 1162

Suche PIKO-BR 38, 56, 99 u. „me" vor 82. Biete BR 23, 24, 50 grau, 64, 80, 81, 89 VT 04, E 44-AEG, E 46 u. Bahn-Literatur. R. Strelke, Breiter Weg 33, Berlin, 1197

Suche Motorradmodelle jeder Art und Größe. Angebote mit genauer Beschreibg. an: Reichmann, L.-Tolstoi-Weg 7b, Stralsund, 2300

Alte Märklin-Eisenbahn gesucht, kompl. Anl. od. Einzelstücke. Hans-Georg Granda, A.-Bebel-Str. 15, Zeitz, 4900

Suche Märklin-Eisenbahn Spur 0, auch defekt. S. Ehrentraut, Eulaer Str. 133, Forst, 7570

Biete 2 BR 84-Hruska u. versch. $H0_m$-Loks. Suche Dampfloks u. Wagen der DRG u. DB. Strelke, Breiter Weg 33, Berlin, 1197

Biete Gleis Pilz lt. Gleispl.-Nr. 48, in H0 86, 50, 01^5, 41; 26 Güterwagen, 8 Personenwg. Suche H0 84, 42, 81, „Die Dampflokomotive", „Baureihe 01", nur Tausch! R. Musch, Jungfernsteg 81, Berlin, 1185

Biete umfangr. H0-Material, u. a. BR 64, 75, 50, 41, 106 u. „Pilz"-Gleismaterial, Liste anford. Suche Nenngr. N Schwellenb. u. 2-mm-Schienenpr., Figur., Straßenf. u. Dampfl., versch. BR, auch def. oder Ersatzteile. H. Frisch, K.-Fischer-Str. 26, Bad Salzungen, 6218

Biete Straßenbahn-Archiv Bd. 1 und 4. Suche Band 6, nur im Tausch. Zuschr. an: L. Ehmeier, Str. d. Gemeinschaft 18, Schlotheim, 5706

Biete „Lokomotiven aus Eßlingen". Suche „Die Baureihe 44". Peter Voigt, Am Hohlweg 9, Eisleben, 4250

Biete „me" 2, 4, 11, 12/69; 9/70; 1, 6/72; 1, 3–12/72; 10/75; 3/76; 3–7, 9, 11, 12/77; 1, 4–10/78; 4, 5/79; 4, 8/80; 1, 3/81; 3, 6, 9/83; 2, 4/84; 3/87; 75–79 kompl.; 80–85 geb.; 86 kompl.; „me"-Kalender 78; 80–87; Loks BN 150, 106, 110, 118, 120, 130, V 200, E 11, 42, 44, 211, 242, 244, 38 in. Wann, def. Suche „me" 52–68; 5, 7/69; 2/74; Dietzelsign., Langenschw., BR 74, 78, 94, Eigenb. Pagio, Rathenaustr. 50, Erfurt, 5024

Biete „me" Jg. 54–59 (gebunden), Jg. 60–84 (ungebunden), nur komplett. Suche BR 84, 77 01. Roland Hopstock, Dornheimstr. 71, Erfurt, 5080

Biete EB-Jahrbuch 85, „Dampflokomotiven" (Slovart), „Harzquer- u. Brockenbahn", „Harzquer- u. Brockenb. nebst Südharz-EB", „Li. u. re. der kl. Bahn.", „Bayr. Bahnhof in Leipzig", „Brücken gestern u. heute", „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Museumsloks in d. DDR", Lexikon Erfindungen u. Erfinder-Eisenbahn, „Uns gehören d. Schienenwege". Suche „Schiene, Dampf u. Kamera", „Lokomotiven aus Esslingen", „Schmalspurb. d. Oberlausitz", „Baureihe 01", „Glasers Annalen" 1920–30 u. 1931–43. Tauschangebote an: Hans Birkefeld, Grazer Str. 14, Spremberg, 7590

Verkaufe TT-Anlage, 2,45 m × 1,30 m, drei Etagen, komplett, für 1200,– M. Tel.: Berlin 4 39 18 78

Biete Nenngr. N BR 65 u. ČSD-Doppelstock (4teilig). Suche Straßenmodelle (Pkw, Lkw, Baufahrzeuge usw., auch defekt) und MITROPA-Wagen in N. Fred Müller, Franz-Jacob-Str. 1/18/04, Berlin, 1156

Verkaufe TT-Eisenbahn, 2,50 m × 1,15 m, 30 Zugm., div. Wagen, viel Bastel-Zubehör, kompl. 2000,– M, Teilzahlg. mögl. Stenschke, Jablonskistr. 37, Berlin, 1055

Biete „me" 70–86 kpl., div. Einzelh. 80–86; „Dampfl.", Slovart, „Müglitztalbahn", „Eisenbahnwagen", „Ellok-Archiv", Modellbahnbücher 1/4/8, Randmess. 19 × 550. Sieke, Köpenicker Landstr. 39, Berlin, 1193

Biete TT BR 80, 50, 40, LVT, Mitteleinstw. E 5, Cpr 93/05 2achs. Cont.-Wg., 10 Bände transpr.-Verk.-Gesch., Dies.-Lok-Archiv, EB-Jb. 82/83. Suche TT-Fahrz., VT 135, 01, 03, 244, Eisenbahnlit. Th. Lieberwirth, Alte Dorfstr. 1, Hohenfichte, 9385

Für Nenngr. N Modellgleise sowie Loks, Wagen, Zubehör der Epochen I/II ges. Biete N-Material Epochen III/IV, 10,– M bis 100,– M. K.-H. Müller, Hogelstr. 2, Erfurt, 5023

Biete Märklin-Spur-0-Lokomotiven HR 66/12920, E 66/12920, T 66/12910 schwarz, Triebwagen 12970 sowie diverse Wagen. Suche (auch im Tausch) Hübner Spur 0 BR 91 als Bausatz. L. Haberditzl, F.-Wolf-Str. 62, Berlin, 1180

Biete Nenngr. TT BR 250 Nenngr. N, viele Güterwagen sowie Ersatzt. f. Loks. R. Werheid, E.-Thälmann-Str. 42, Riesa, 8400

Baltzer „Die Kolonialbahnen", 1916, verk./tauscht gegen Eisenbahnliter.: Nette, Pfortastr. 19, Naumburg 3, 4800

Biete im Tausch „Bayr. Bhf. in Lpz.", 13,20 M, „Müglitztalb.", 13,20 M, „Schmalspurb. zw. Spr. u. Neiße", 10,00 M. Suche „Thüringer Waldb.", „Harzquerb. u. Brockenb./Südharzb.", „Eb. in Mecklenb.", „Brücken gestern u. heute", Gehäuse in H0 BR 89 DR, VT 135 DR, BR 110 rot, BR 118 rot. Zuschr. an: Schurig, Industriestr. 26d, Dresden, 8023

Tausch, evtl. Verk., Drehsch. H0 ehm. DDR.-Prd., u. Dampfl. in Glasers Annalen, mehr. Ausg., Verk. 0 Mat. F. Bing S Mat. Lok u. Wagen u. H0-Material, 1000,– M. Suche 0 Mat. Std. IIm BR 01, H0 BR 05, 98, 96, 17; E-Lok 32, 75, 77, 06, 62, 191 (alles Eigenb.) Liste anf. Lutz Wittwer, Hauptstr. 11, Ebersbach, 8705

Verk. od. tausche Lit. „Kl. Bahn ganz einf., ganz raff.", EB-Jahrb. 83, 84, f. TT umf. Wg.-Sort., Liste anford., Zubehör TT Weichen, Entk., Kontaktg., Prellb. bel., Bahnübg. m. Blinkl. und Haus, 33 × 24,5 cm, alles unben., Trafo FZ 1, TT BR 86, 110, 221, BR 81, def. Geh. f. BR 56, 81, 92, E 499. Suche „Lexikon ME", ME-Kal.; „me" 2/58; 12/81, Triebfahrzg. H0. D. Löser, Otto-Grotewohl-Ring 17b, Schneeberg, 9412

Tausch! Biete Straba.-Archiv 1, 3, 4, 6, Eisenbahnwagen, „Müglitztalbahn", „Leipz. Bayr. Bahnhof", „Modellb.-Elektronik", H0 SVT 137-3 t. Bl 33 A, PWI 32, KW Schwedt, KW Interfrigo, Silowg. Doppelstockeinheit, BR 01.5 TT 86, 3130, 3131. Suche BR 44, „Muldenthaleisenbahn", „Kleinb. d. Altmark", „Reisezugwagen-Archiv 1", „Thür. Waldb.", „Schmalspurbahn d. Oberlaus." und andere Verkehrsgeschichte. Martin, Makarenkostr. 34, Zwickau, 9561

Tausche Eisenbahnfotos u. -literatur, voll. TT-Material, gegen $H0_e$- u. $H0_m$-Fahrz., „me" 11/73, 12/75, 1, 2, 4, 12/76. Rohmann, Dorfstr. 57, Göhren, 2151

Verkaufe Modellbaulit., Hinstorff-Verlag, Flugz.-Ill. Reihe, auch Tausch gegen Eisenb.-Lit., Haselbach, Tschaikowskistr. 3, Wismar, 2402

Verk. Modellbahnsammlung H0, 1000,– M; Nenngr. N, 3500,– M; Lit., 1000,– M. A. Nütz, Magdalenenstr. 30, Leipzig, 7021

Verk. Heimanlage TT in profess. Klappschrank, 205 cm × 100 cm × 40 cm, mit Zubehör, 700,– M, sowie Material von „Trix" 3-Leiter u. a. 1 Lok, 13 Wagen, 5 Weichen, 1 Regler und Schienen 350,– M. Zuschr. an: Röthling, Arthur-Hoffmann-Str. 55, Leipzig, 7030

Biete H0, BR 64, 36,– M; 75, 41,– M; 86, 46,– M; 130, 53,– M; SKL-Bausatz, 25,– M; Weinfaßwag., 8,50 M; Klappdeckelwag., 8,50 M; orig. P-Tafel, 10,– M. Suche in H0, 01 504, BR 38, 91, Langenschwalbacher, C. Speck, A.-Schulz-Str. 34, Freiberg, 9200

Tausche Buch „BR 01", gegen Buch „BR 44". Suche „Harzq.- u. Brockenb. m. Anh. Südh. EB", „Saalb.- u. Anschl.-Bahn"; „Ellok-Archiv". Ullrich Schultze-Dewitz, A.-Bebel-Str. 4a, Eberswalde-F. 1, 1300

Verkaufe „me", 1960–1973, auß. 62/63, geb., 400,– M. Frisch, Straße d. Roten Oktober 20, Sondershausen, 5400

Suche für H0 BR 24, 35, 42, 50, 64, 80, 81, 84, 89. H. Brandt, PSF 423, Stolberg (H.), 4713

Biete im Tausch in H0 01 Box/Öl, Sp./Öl, $G8^1$, 55 DR, 81340 SNCB, 23, 64, 42, 75 DR, R 32 SNCF, BR 95, 120, T 679, 106, 130 bl/elf., 118.0 rot, E 44 DB, 244, 211, 242, E 11, BN 150, 185/195 3teil. blau, in TT 211, FGST.T 334, Lit.: EB-Jb. 73, 82, 84, 85, „me" 82, 83, geb. 8, 12/85, „Strab.-A. 6", „MS Spree", „Oldt. a. Sch.", „Dampfl.", (Slovart), Strab. in K.-M.-St.", „Jugendl. EB", „Dampflok-A. 4", „Eisenb. in Mecklenb.", „Bayr. Bahnhof", „Müglitztalb.", „Brandenburg. Städteb.", PIKO-Kat. 62, „Hist. Bahnhofsb. I", Mb.-Kal. 73, INOX-grün, „Signal", 1, 3, 7, 8, 10, 11, 13, 16, 24, 25, 34, 35, Windbergw., Pw 688, 5/6436/014, Doppelst. 426/27, 37, 66, 62, 58 (Eigenb.), 24, 114, Klappdeckelw. 5/6425/160, Csa 95, Biur, Bl 33, PWI 32 DB. Suche BR 84, Eigenb. H0, $H0_m$, $H0_e$, „Signal" 1–3/61, 4/62, 426/31, 23, 33, 35, „Me"-Kal. vor 1961 62–66, 88, „MB-Praxis", „Schiene, Dampf u. Kamera", „MB-Bücherei", „Th. Waldb.", „Franzburger Kreisbahnen", „Sonn.-Probst.", „Steilr.", „Rüg. Kleinb.", „Waldeisenbahn Muskau", „Windbergb.", Modelleisenb. 1–3, „Diesellok-Archiv" u. a. Lit. Vetter, Haus 36, Hägerfelde, 2601

Biete „BR 44", „Dampflok-Archiv 4", versch. „Glasers Annalen", „Hist. Bahnhofsb.", „Windbergb.", „Brand. Städteb.", „Rübelandb.". Suche „Schiene, Dampf u. Kamera", „Loks der DR", „Steilr. Thür. Wald", „Sonneb.-Probstzella", „Zw. Spree u. Neiße", „Sachs. Schmalspurb.". S. Becker, Kavalierstr. 24, Berlin, 1100

Suche BR 81, 86 DB 35, 211, 242, 221, Ex, Reko, Gbs, Rgs-Wagen, Sonderserie BR 56 DRG, Zeukewagen 2 E 94, 3 BR 130, 3 V 36 BR 81, 86, 92, E 499, Kühlwagen „Silverlines" Reko-Startwagen 5,– M bis 60,– M (alles Nenngr. TT) zu verkaufen. T. Wöhlte, Karlstr. 3, Elster (Elbe), 7903

Verkaufe H0 BR 95, neuw., 200,– M; TT BR 50, 70,– M. Suche H0 2achs. Wagen. Richter, Str. d. Befreiung 20, Radebeul, 8122

T 3 (Eigenb.), 58 (Eigenb.) u. BR 52 m. Wandtender u. Laas-Einheit f. Nenngr. H0 zu kaufen gesucht. W. Güldenpfennig, K.-Liebknecht-Str. 33, Redekin, 3281

Suche ständig roll. Kleinbahnmaterial sowie Figuren, Autos, Bahnsteig- u. Güterschuppenfahrzeuge H0. Angeb. schriftl. an: Herbert Rieger, Otto-Nagel-Str. 68, Bautzen, 8600

Suche in TT BR 64, 80, 110, 119, Güterwag. Eaos, Flachwag. Res., Reko-Wagen Bghwe. Zuschr. an: D. Reichel, Dörfelstr. 22, Marienberg, 9340

„Bahnland DDR", Strab.-A. Nr. 1, 2, 3, 5 und 6 gut erhalten, gesucht. Bitte Angebote an: Straubing, Bülowstr. 19, Leipzig, 7050

Biete in N 5 Loks, 18 Wagen, teils rep.-bed., Weichen, Schienen, Zub., nur zus. 150,– M. Keller, E.-Kurz-Str. 11, Berlin, 1136

Biete in H0 BR 118.0, bl.-elfenb., 42,– M; E 69 DR, 23,– M; BR 106, Werkbahnausf., 67,– M; Wg. SNCF, blau, 12,– M. Keller, E.-Kurz-Str. 11, Berlin, 1136

24-mm-Spurw. umfangr. rollendes- u. Gleismat. (Eigenb.), f. Gartenb. geeignet, m. techn. Zeich., 900,– M, zu verkaufen. Traute Otto, Straße d. Jungen Pioniere 5, Markneukirchen, 9659

Verkaufe TT-Material BR 130, BR 118, V 36, BR 35, 12 Wg., 14 Weichen, 130 Gleise, FZ 1, 7 Tastenpulte, Gebäude u. a. Zubehör, 700,– M. H. Röseler, Unkel-Bräsig-Str. 4, Neubrandenburg, 2000

Biete diverse N-Modelle. Pfaff, PSF 10, Oberlind, 6412

Rezensionen

Autorenkollektiv: „Straßenbahn-Archiv 5", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1987, 356 Seiten, 250 Abb. (z. T. farbig), zahlreiche Tab., 39,80 M

Aus Anlaß des 750jährigen Bestehens von Berlin liegt nun der fünfte und somit vorletzte Teil des Straßenbahn-Archivs vor. Im Vergleich zu dem 1978 erschienenen Straßenbahn-Archiv präsentiert sich der Teil über Berlin in einem weitaus größerem Umfang. Ausführlich werden die 15 Berliner Straßenbahn-Unternehmen vorgestellt, ehe sie von der Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) übernommen wurden. Kaum der Rede Wert, aber in diesem Buch ebenfalls der Nachwelt erhalten: Die Pferdebahn zum Flugplatz Johannistal. Sie existierte nur drei Monate! Oder die Pferdebahn der Gemeinde Französisch-Buchholz und die Kleinbahn Spandau West–Hennigsdorf! Diese Aufzählung könnte fortgesetzt werden.
Alle Abschnitte enthalten eine Fülle von interessanten Informationen, und die Abbildungen, vor allem aus dem einmaligen Bildarchiv von Joachim Kubig, sprechen für sich. Viel ist über die Straßenbahngeschichte auf dem Gebiet der Hauptstadt der DDR, Berlin, geschrieben. Zwar gab es hier – besonders im Stadtbezirk Mitte – viele Stillegungen, wenngleich die Verkehrsexperten erkannten, daß die Straßenbahn in Berlin Zukunft hat! Ausführlich behandelt werden außerdem die Betriebe in Schöneiche, Strausberg und Woltersdorf. Auch sie erfuhren in den letzten Jahren eine grundlegende Modernisierung. Der Farbbildteil enthält eine ganze Anzahl von historischen (!) Aufnahmen, wobei – wie überhaupt – größere Sorgfalt bei der Angabe der Jahreszahlen angeraten scheint. So wird auf Seite 344 ein Straßenbahnzug des 1961 stillgelegten BVG-Teilbetriebes Stahnsdorf mit dem Aufnahmedatum „um 1965" vorgestellt. Ungeachtet dessen: Das Buch ist ein Nachschlagewerk von hohem Wert.
Wilfried Mengel

Heinze/Thiemann/Demps: „Berlin und seine Brücken", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1987, 228 Seiten, 336 Abb., davon 38 farbig, 3 Tab. 54,– M

Rechtzeitig zum 750jährigen Jubiläum Berlins erschien im transpress-Verlag dieses interessante Buch. Geht doch die Siedlungsgeschichte Berlins zeitlich einher mit ihrer Brückengeschichte. Die Autoren haben versucht, den charakteristischen Zusammenhang von Stadtgeschichte und Brückenbau durch die Auswahl und Abgrenzung ihrer Brückendarstellung zu verdeutlichen.
So widmet sich das Buch deshalb besonders den traditionsreichen innerstädtischen Brücken und ihrer langen und wechselvollen Geschichte. Ausdruck der jüngeren Brückengeschichte Berlins ist die Darstellung moderner Ingenieurbauwerke, die vor allem im neuen Stadtbezirk Marzahn entstanden sind. Das Bemühen der Autoren ist zu erkennen, dem interessierten Leser alle verfügbaren historischen und technischen Details der Brückenbaukunst in Berlin in einem Höchstmaß an Text- und Bildinformation anzubieten. Vorgestellt werden Brücken aller geschichtlichen Epochen. Weiterhin findet der Leser allgemeine brückentechnische Erläuterungen, die im Berliner Brückenbau eine Rolle spielten, wie Konstruktionen und Instandhaltung der Brücken. Sehr wissensvermittelnd sind auch die Ausführungen über Brückengeländer und Brückenleuchten, geben sie doch Auskunft über viele künstlerische Details des Brückenschmuckes.
Ein vollständiges Register am Schluß des Buches ermöglicht ein schnelles Auffinden der gesuchten Brücken auch mit ihren früheren Bezeichnungen.
Obwohl in diesem Bildband über die Eisenbahnbrücken Berlins keine Abhandlungen enthalten sind, wird es doch einem breiten Leserkreis ein wertvolles Zeitdokument zur Vertiefung ihrer Kenntnisse über die Geschichte Berlins auf diesem speziellen Gebiet sein.
Helmut Priemer

W. A. Rakow: „Russische und sowjetische Dampflokomotiven", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986; Übersetzung aus dem Russischen; 328 Seiten, 275 Abb., Tab., 29,80 M

Der von zahlreichen Eisenbahnfreunden schon lange gewünschte und erwartete Dampflokomotiv-Atlas der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) liegt nun vor. Man könnte ihn unter der bisherigen Eisenbahnliteratur als eine „Blaue Mauritius" bezeichnen, denn: Welchen Einblick hatten wir bisher überhaupt in die russische und sowjetische Dampflokomotivgeschichte? Freilich, es gab in den alten Fachzeitschriften der deutschen Lokomotiv-Fabriken Hanomag, Krupp oder Henschel, in Firmen-Katalogen und Kalendern Abbildungen und technische Beschreibungen. Doch mit Beginn der 20er Jahre wurden derartige Veröffentlichungen immer rarer.
Aber zurück zum Ausgangspunkt: Das farbige Titelbild mit einer der modernsten Schnellzuglokomotiven, aber auch die sorgfältige Auswahl der zahllosen Lokomotiv-Typen vom alten Rußland an in einer exakten Reihenfolge der Entwicklung des Dampflokomotivbaus bis zum Ende dieser Ära, der gesamte Aufbau mit Statistik und Tabellen enthalten unzählige Informationen. Alles in allem ein Genuß für jeden, der sich in die große Welt der Sowjetischen Eisenbahnen vertiefen möchte. Ein Dank geht auch an den Übersetzer, der in seiner umfangreichen und komplizierten Arbeit mit den schwierigen Zahlen- und Bezeichnungs-Komplexen zu tun hatte. Die Zeichnungen haben durchweg eine gute Qualität, das Tabellenwerk ist übersichtlich gestaltet. Es liegt auf der Hand, daß ein Schmalspurlokomotiv-Teil den Umfang einer solchen Ausgabe überzogen hätte. So können wir es als „Entschädigung" begrüßen, daß auch für die Werklokomotiven ein Plätzchen gefunden wurde! Hochinteressant sind die Ausführungen über die Kondens- und Diesel-Dampf-Lokomotiven.
Einige Abbildungen, wie die 03.10, die G 7, 64 und 86 – auch wenn letztere nur als Werklokomotiven eingesetzt waren – hätten das Buch noch mehr bereichert. Während ansonsten die Abbildungen in den einzelnen Abschnitten durchaus ansprechen, ist der Rezensent über die Fotos im Abschnitt 8 etwas enttäuscht. Werkaufnahmen von den Lokomotiven 03 057 und 52 215 – um nur zwei Beispiele zu nennen – bringen in solchem Buch keine neuen Informationen. Dennoch: Dieser Titel schließt eine empfindliche Lücke in der Dampflokliteratur.
Werner Umlauft

Die auf dieser Seite besprochenen Bücher sind inzwischen vollständig an den Buchhandel ausgeliefert worden. Falls sie vergriffen sind, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Vorschau

Im Heft 11/87 bringen wir u. a.:

- Der neue ORT der DR;
- Reise mit den Sowjetischen Eisenbahnen;
- Straßenbahnen in der Sowjetunion;
- MOROP-Kongreß in Erfurt;
- Messebericht – Modellbahn.

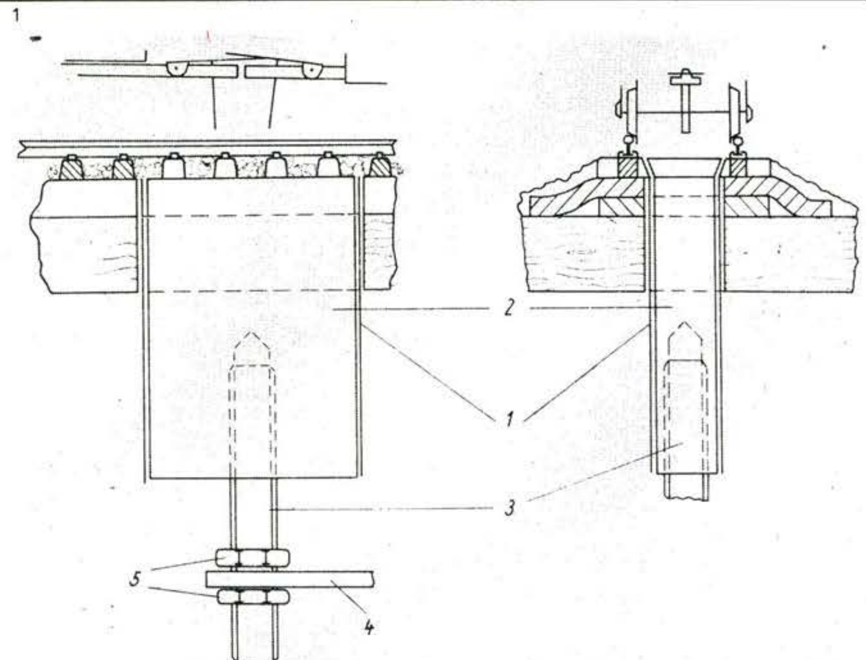
Ulrich Putzer (DMV), Berlin

Unauffällig entkuppelt

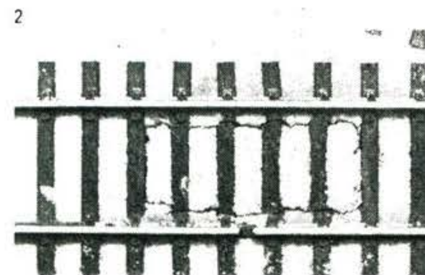
Im „me" 7/87 wurde die Gemeinschaftsanlage „Löwenberg" der AG 1/40 des DMV vorgestellt. Diesem Beitrag war auch zu entnehmen, daß es den Freunden dieser AG besonders auf den realistischen Modellbau ankommt.
Ein Problem stellt bekanntlich immer wieder das vorbildgetreue Umsetzen der Lokomotiven in den Endbahnhöfen dar. Dazu sind Entkupplungseinrichtungen erforderlich. Es galt nun auch, für die erwähnte Gemeinschaftsanlage eine ansprechende Lösung zu finden, stören doch die handelsüblichen Entkuppler wegen ihres klobigen Aussehens den Gesamteindruck. Auch gelegentlich im „me" veröffentlichte Vorschläge, Entkuppler durch Bohlenübergänge u. ä. zu tarnen, kamen nicht in Frage, da nur in den seltensten Fällen beim Vorbild an den erforderlichen Stellen diese Situation gegeben ist.
So entstand der Gedanke, einen Teil der Fläche zwischen den Schienen, der genauso mit Schwellen und Schotter beschaffen ist wie das übrige Gleis (siehe hierzu „me" 6/85, S. 31), anhebbar zu gestalten. In nachfolgend beschriebener Weise wurde die Idee umgesetzt und im Ausstellungsbetrieb erfolgreich getestet. Die Entkupplungseinrichtung ist im Ruhezustand so gut getarnt, daß nicht nur die Besucher, sondern auch die Bediener Mühe hatten, sie auszumachen.
Eine entfernt liegende Einrichtung mußte deshalb extra mit einem Strauch markiert werden. Die anfängliche Befürchtung, daß die rauhe Oberfläche des Entkupplers einem sicheren Entkupplungsvorgang hinderlich sein würde, erwies sich als unbegründet.
Einige Bemerkungen zum Aufbau der Entkupplungseinrichtung:

Wie Abb. 1 zeigt, befindet sich in einem Schacht (1) ein Quader (2), dessen Oberfläche mit Schwellen und Schotter beklebt ist. In diesen Quader ist unten ein Gewindestift (3) eingelassen, der die Verbindung zum verlängerten Anker (4) eines Flachrelais herstellt. Mittels der Muttern (5) kann die Hubhöhe des Entkupplers eingestellt werden. Seine Wirkung auf den Anker, die vorgespannte Relaisfeder sowie die Eigenmasse des Quaders ermöglichen, daß bei Abschaltung des Erregerstroms die Ruhelage wieder sicher eingenommen wird. Quader und Gleitschacht müssen eine glatte Oberfläche besitzen. Gut eignet sich dafür PVC oder Hartpapier bzw. -gewebe.

1



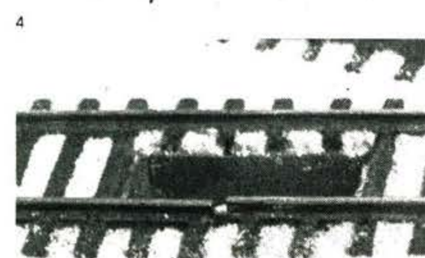
2



3



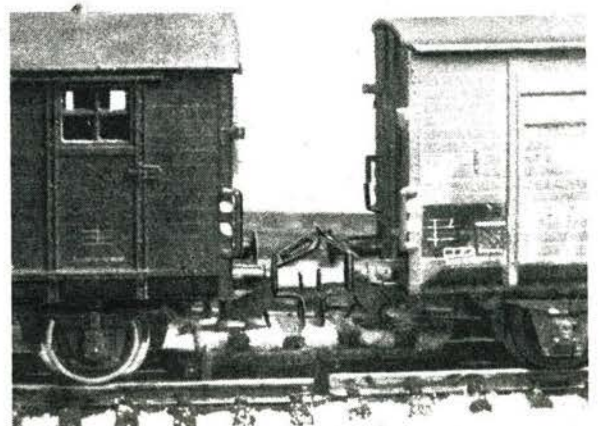
4



5



6



1 Schematische Darstellung der Entkupplungseinrichtung
2 Die in der Ruhelage befindliche Entkupplungseinrichtung ist im Gleis kaum auszumachen. Die Trennstelle in der unteren Schiene ist außerdem noch mit Kunstharz verschlossen worden.
3 Arbeitsstellung der Entkupplungseinrichtung. Deutlich ist die Oberfläche des Entkupplers, hier die Kiesbettnachbildung, erkennbar.
4 Der Schacht zur Aufnahme des Entkupplers
5 Der als Entkuppler arbeitende und im Gleitschacht bewegliche Quader
6 Die Entkupplungseinrichtung in Aktion

Fotos: H. Käsemodel, Berlin; Zeichnung: Verfasser

Gebäude umgebaut

Dieser Beitrag schließt an die im „me" 3/86, S. 26, erschienene Veröffentlichung „Gebäude selbst gebaut" an. Die in diesem Zusammenhang gezeigten Gebäudemodelle haben einen Maßstab von 1:120 und entsprechen somit nicht, wie im erwähnten Artikel angegeben, der Nenngröße H0. Der TT-Wartburg auf nebenstehender Abb. 3 dieses Heftes dürfte dafür ein Beweis sein. Die hier vorgestellten Gebäudemodelle sind auch für den Anfänger ohne größeren Aufwand herzustellen, da sie mit einfachen Mitteln und meist zwei gleichen Bausätzen entstehen können.

1 Für dieses Eckhaus werden zwei Mamos-Bausätze Nr. 2/49 oder 160/00767 benötigt. Die Wandplatten sind so zu bearbeiten, daß ein Aufstocken um ein Obergeschoß möglich wird. Der Bausatz ist als Gaststätte im Erdgeschoß ausgebildet. Durch das Einsetzen von den verbleibenden drei großen Fenstern kann dieser Bereich ebenso als Geschäft gestaltet werden. Die Sprossenteilung der Fenster entfällt. Es ist auch eine Fenstergestaltung wie am Kino möglich (siehe „me" 3/86 3. Umschlagseite). Anstelle des Erkeranbaues im Dach befindet sich ein Balkon. Das mittlere Fenster muß deshalb als Tür gestaltet werden. Es empfiehlt sich, die Fassaden farblich zu behandeln. Die Beschriftungen stammen aus einem alten Auhagen-Bausatz.

2 Dieser Umbauvorschlag eignet sich besonders gut, wenn die Rückfront eines Häuserzuges im Vordergrund stehen soll. Erforderlich sind zwei Mamos-Bausätze Nr. 2/52 oder 160/00770. Durch den Umbau werden die dreigeschossigen Häuser länger und wirken dadurch sehr vorbildgetreu. Die Ziegelwandplatte ist nicht wie vorgesehen im zweiten Ober-, sondern im Erdgeschoß einzubauen. Die Hoftür befindet sich nun im ersten Obergeschoß. Vor diesen „Baufehler" wird der im Bausatz enthaltene Anbau (Toiletten und Treppenhaus) gesetzt. Dadurch verdeckt man gleichzeitig die Gebäudefuge, und das Wohnhaus stellt ein geschlossenes Bauwerk dar.

3 Diese Abbildung zeigt ein Bauwerk während der Rekonstruktion. Das Dach muß ausgebessert und dessen Schalung erneuert werden. Im Wohnbereich werden neue Fenster eingesetzt. Die Rüstung stammt aus dem Mamos-Bausatz Nr. 2/15. Im gleichen Bausatz befinden sich die Dachkonstruktion, die Schalung und die Schornsteine. Für den Gebäudeteil sind zwei Mamos-Bausätze Nr. 2/51 oder 160/0079 erforderlich. Die rechte Gebäudeseite kann direkt verwendet werden. Die linke Seite ist um den Türbereich zu kürzen. Auf den Plattenstoß der Außenwand wird ein Fallrohr der Dachrinne geklebt. Die Giebelplatten sind entsprechend der Sattelform zu ändern. An den Fenster entfernt man das Setzholt (senkrechter mittlerer Fensterteil). Dadurch ist auch eine Modernisierung der Fassade anderer Gebäudemodelle möglich.

4 Die Wassermühle (Mamos-Bausatz Nr. 2/30 oder 160/007551) kann nicht auf jeder Anlage verwendet werden. Das sehr schön aussehende Fachwerkhaus wird deshalb zur Dorfschmiede umgebaut. Hierfür sind zwei Bausätze notwendig. Das Wohnhaus ist unverändert zusammenzusetzen. Die Giebel werden ausgetauscht. Das Wasserrad entfällt. Am gleichen Standort kann aus den übrigen Holzteilen ein Schuppenanbau entstehen. Aus dem zweiten Bausatz werden die Längsseiten und die Giebelplatten für den Anbau gekürzt. Länge und Breite kann man beliebig gestalten. Jedoch sollte ein Anbau immer geringere Abmessungen als das Hauptgebäude haben. Das Tor des Werkstattraumes gehört zum Bausatz. Als Dach eignen sich die von der Arbeitsgemeinschaft Marienberg des DMV vertriebenen Dachplatten ausgezeichnet. Die genaue Dachform ist zuerst mit Hilfe einer Pappschablone zu ermitteln. Der Anschluß des Seitendaches an das Hauptdach sollte besonders sorgfältig ausgeführt werden.

Text: D. Köhncke, Oschatz
Fotos: Albrecht, Oschatz

1



2



3



4



Der beim Vorbild noch im Bau befindliche Bahnhof Wuhletal (siehe S. 4 und 5 dieser Ausgabe) ist im Modell durch die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 1/13 des DMV (siehe S. 26 bis 28 dieser Ausgabe) bereits fertiggestellt worden.

Foto: H.-W. Pohl, Berlin

